索引

財務委員會
審核二零一五至一六年度開支預算
管制人員的答覆

局長：運輸及房屋局局長
第 **12** 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	2354	陳志全	28	-
THB(T)002	2376	陳志全	28	-
THB(T)003	1695	陳克勤	28	(1) 飛行標準
THB(T)004	1634	陳鑑林	28	(3) 航空交通管理
THB(T)005	0136	陳偉業	28	(2) 機場安全標準
THB(T)006	0137	陳偉業	28	-
THB(T)007	0138	陳偉業	28	(3) 航空交通管理
THB(T)008	1536	林健鋒	28	(3) 航空交通管理
THB(T)009	1538	林健鋒	28	(3) 航空交通管理
THB(T)010	0268	劉皇發	28	(4) 航空交通工程服務
THB(T)011	3288	梁繼昌	28	-
THB(T)012	2430	毛孟靜	28	(3) 航空交通管理
THB(T)013	2431	毛孟靜	28	(4) 航空交通工程服務
THB(T)014	0121	石禮謙	28	-
THB(T)015	1137	謝偉銓	28	(1) 飛行標準
THB(T)016	1143	謝偉銓	28	(4) 航空交通工程服務
THB(T)017	1307	易志明	28	(3) 航空交通管理
THB(T)018	1367	姚思榮	28	(5) 航班事務及安全管理
THB(T)019	2739	葛珮帆	33	(3) 提供土地及基礎設施
THB(T)020	2741	葛珮帆	33	(3) 提供土地及基礎設施
THB(T)021	1696	陳克勤	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)022	0579	潘兆平	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)023	0392	王國興	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)024	1315	易志明	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)025	1316	易志明	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)026	2010	陳恒鑌	60	(3) 鐵路發展
THB(T)027	2012	陳恒鑌	60	(3) 鐵路發展
THB(T)028	1612	陳鑑林	60	(1) 基本工程
THB(T)029	0166	陳偉業	60	(3) 鐵路發展
THB(T)030	0167	陳偉業	60	(3) 鐵路發展
THB(T)031	0168	陳偉業	60	(3) 鐵路發展
THB(T)032	0712	陳婉嫻	60	(3) 鐵路發展

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)033	1385	范國威	60	(3) 鐵路發展
THB(T)034	1386	范國威	60	(1) 基本工程
THB(T)035	1403	范國威	60	(4) 技術服務
THB(T)036	1404	范國威	60	(4) 技術服務
THB(T)037	1405	范國威	60	(4) 技術服務
THB(T)038	0811	何俊仁	60	(2) 區域及維修工程
THB(T)039	0765	郭偉强	60	(3) 鐵路發展
THB(T)040	1554	林健鋒	60	(1) 基本工程
THB(T)041	3100	林健鋒	60	(3) 鐵路發展
THB(T)042	0264	劉皇發	60	(1) 基本工程
THB(T)043	2507	梁家傑	60	(3) 鐵路發展 (4) 技術服務
THB(T)044	2889	毛孟靜	60	(1) 基本工程
THB(T)045	0088	石禮謙	60	-
THB(T)046	0933	鄧家彪	60	(1) 基本工程
THB(T)047	1907	田北俊	60	(1) 基本工程
THB(T)048	3180	田北俊	60	(3) 鐵路發展
THB(T)049	1145	謝偉銓	60	(3) 鐵路發展
THB(T)050	2625	胡志偉	60	(3) 鐵路發展
THB(T)051	2644	胡志偉	60	(3) 鐵路發展
THB(T)052	2645	胡志偉	60	-
THB(T)053	1083	盧偉國	91	(1) 土地行政
THB(T)054	1616	陳鑑林	100	(4) 船舶服務
THB(T)055	1617	陳鑑林	100	(1) 基本設施
THB(T)056	1637	陳鑑林	100	(2) 港口服務
THB(T)057	1638	陳鑑林	100	(4) 船舶服務
THB(T)058	0985	何俊賢	100	(3) 本地海事服務
THB(T)059	1176	梁美芬	100	(5) 政府船隊
THB(T)060	1302	易志明	100	(3) 本地海事服務
THB(T)061	1303	易志明	100	(3) 本地海事服務
THB(T)062	1304	易志明	100	(4) 船舶服務
THB(T)063	1305	易志明	100	(2) 港口服務
THB(T)064	1306	易志明	100	(3) 本地海事服務
THB(T)065	2369	陳志全	158	(1) 局長辦公室
THB(T)066	3162	陳恒鑌	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)067	1613	陳鑑林	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)068	1614	陳鑑林	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)069	1615	陳鑑林	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)070	1623	陳鑑林	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)071	1624	陳鑑林	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)072	1628	陳鑑林	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)073	0171	陳偉業	158	(1) 局長辦公室

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)074	0172	陳偉業	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)075	3166	陳偉業	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)076	3167	陳偉業	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)077	0710	陳婉嫻	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)078	0711	陳婉嫻	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)079	0713	陳婉嫻	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)080	2991	張國柱	158	-
THB(T)081	0863	鍾樹根	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)082	1392	范國威	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)083	0996	何俊賢	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)084	3203	何俊賢	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)085	3106	何秀蘭	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)086	3225	葉劉淑儀	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)087	3272	葉劉淑儀	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)088	2227	郭家麒	158	(1) 局長辦公室
THB(T)089	2233	郭家麒	158	(1) 局長辦公室
THB(T)090	2237	郭家麒	158	(1) 局長辦公室
THB(T)091	2246	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)092	3219	林大輝	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)093	1861	李慧琼	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)094	1216	梁志祥	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)095	1218	梁志祥	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)096	0376	梁君彥	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)097	2165	梁國雄	158	(1) 局長辦公室
THB(T)098	2179	梁國雄	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)099	2187	梁國雄	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流發展
THB(T)100	1150	梁美芬	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)101	1153	梁美芬	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)102	1159	梁美芬	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)103	3221	梁美芬	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)104	1073	盧偉國	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)105	0896	麥美娟	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)106	0897	麥美娟	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)107	0898	麥美娟	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)108	0899	麥美娟	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)109	0900	麥美娟	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)110	2731	葛珮帆	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)111	2732	葛珮帆	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)112	0079	石禮謙	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)113	0082	石禮謙	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)114	2886	單仲偕	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)115	3141	單仲偕	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)116	0403	田北俊	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)117	0426	田北俊	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)118	1503	田北辰	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)119	1504	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)120	1505	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)121	1506	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)122	1507	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)123	1508	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)124	3291	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)125	1927	涂謹申	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)126	1928	涂謹申	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)127	2563	湯家驊	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)128	2573	湯家驊	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)129	2574	湯家驊	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)130	2594	湯家驊	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)131	2604	湯家驊	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)132	1136	謝偉銓	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)133	1141	謝偉銓	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)134	1144	謝偉銓	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)135	1721	謝偉俊	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)136	1722	謝偉俊	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)137	1723	謝偉俊	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)138	1724	謝偉俊	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)139	1733	謝偉俊	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)140	0251	王國興	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)141	0055	黃毓民	158	(1) 局長辦公室
THB(T)142	0075	黃毓民	158	(1) 局長辦公室
THB(T)143	0076	黃毓民	158	(1) 局長辦公室
THB(T)144	2643	胡志偉	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)145	1285	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)146	1286	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)147	1287	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)148	1288	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)149	1289	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)150	1290	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)151	1291	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)152	1292	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)153	1293	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)154	1294	易志明	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)155	1295	易志明	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)156	1368	姚思榮	158	(2) 陸路及水上交通

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)157	2002	陳恒鑌	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)158	2003	陳恒鑌	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)159	2013	陳恒鑌	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)160	2027	陳恒鑌	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)161	3163	陳恒鑌	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)162	1606	陳鑑林	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)163	1608	陳鑑林	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)164	1611	陳鑑林	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)165	1618	陳鑑林	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)166	1619	陳鑑林	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)167	1620	陳鑑林	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)168	1622	陳鑑林	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)169	1625	陳鑑林	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)170	1626	陳鑑林	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)171	1627	陳鑑林	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)172	1629	陳鑑林	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)173	0818	何俊仁	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)174	0819	何俊仁	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)175	0820	何俊仁	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)176	0821	何俊仁	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)177	2287	郭榮鏗	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)178	0301	郭偉强	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)179	0312	郭偉强	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)180	1551	林健鋒	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)181	1552	林健鋒	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)182	1155	梁美芬	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)183	1181	梁美芬	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)184	0525	梁耀忠	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)185	0528	梁耀忠	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)186	3086	梁耀忠	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)187	3087	梁耀忠	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)188	1085	盧偉國	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)189	0916	麥美娟	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)190	2427	毛孟靜	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)191	2432	毛孟靜	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)192	0931	鄧家彪	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)193	0932	鄧家彪	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)194	0951	鄧家彪	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)195	2570	湯家驊	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)196	2572	湯家驊	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)197	1135	謝偉銓	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)198	0254	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)199	0391	王國興	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)200	0611	王國興	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)201	1275	黃定光	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)202	2630	胡志偉	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)203	2649	胡志偉	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)204	2650	胡志偉	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)205	1296	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)206	1297	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)207	1298	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)208	1299	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)209	1300	易志明	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)210	1338	姚思榮	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)211	1410	范國威	706	-
THB(T)212	1544	林健鋒	706	-
THB(T)213	2510	梁家傑	706	-
THB(T)214	1142	謝偉銓	706	-
THB(T)215	3283	范國威	707	-
THB(T)216	3666	陳偉業	28	(4) 航空交通工程服務
THB(T)217	6927	張國柱	28	-
THB(T)218	6928	張國柱	28	(3) 航空交通管理
THB(T)219	6929	張國柱	28	(3) 航空交通管理
THB(T)220	6930	張國柱	28	(5) 航班事務及安全管理
THB(T)221	3384	馮檢基	28	(3) 航空交通管理
THB(T)222	5373	郭家麒	28	(2) 機場安全標準
THB(T)223	4346	馬逢國	28	(3) 航空交通管理
THB(T)224	4218	湯家驊	28	-
THB(T)225	3680	黃毓民	28	-
THB(T)226	3681	黃毓民	28	-
THB(T)227	3682	黃毓民	28	-
THB(T)228	4327	胡志偉	28	(5) 航班事務及安全管理
THB(T)229	4328	胡志偉	28	-
THB(T)230	3762	田北俊	33	(3) 提供土地及基礎設施
THB(T)231	3763	田北俊	33	(3) 提供土地及基礎設施
THB(T)232	4329	胡志偉	33	(2) 港口及海事設施
THB(T)233	3672	陳偉業	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)234	4743	陳偉業	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)235	4169	鄧家彪	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)236	4518	胡志偉	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)237	3899	陳恒鑌	60	(1) 基本工程
THB(T)238	3902	陳恒鑌	60	(1) 基本工程
THB(T)239	6008	陳家洛	60	(3) 鐵路發展
THB(T)240	6049	陳家洛	60	(1) 基本工程

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)241	6050	陳家洛	60	(1) 基本工程
THB(T)242	6051	陳家洛	60	(2) 區域及維修工程
THB(T)243	6052	陳家洛	60	(1) 基本工程
THB(T)244	6054	陳家洛	60	(2) 區域及維修工程
THB(T)245	6055	陳家洛	60	(3) 鐵路發展
THB(T)246	6072	陳家洛	60	(2) 區域及維修工程
THB(T)247	4742	陳偉業	60	(3) 鐵路發展
THB(T)248	5348	郭家麒	60	(1) 基本工程
THB(T)249	5349	郭家麒	60	(1) 基本工程
THB(T)250	5350	郭家麒	60	(1) 基本工程
THB(T)251	5351	郭家麒	60	(3) 鐵路發展
THB(T)252	7075	郭家麒	60	(3) 鐵路發展
THB(T)253	4145	潘兆平	60	(1) 基本工程
THB(T)254	4118	葛珮帆	60	(1) 基本工程
THB(T)255	4173	鄧家彪	60	(2) 區域及維修工程
THB(T)256	4066	黃碧雲	60	(3) 鐵路發展
THB(T)257	4803	胡志偉	60	(3) 鐵路發展
THB(T)258	4550	郭家麒	91	(1) 土地行政
THB(T)259	3522	陳克勤	100	(3) 本地海事服務
THB(T)260	3523	陳克勤	100	(5) 政府船隊
THB(T)261	3529	陳克勤	100	(5) 政府船隊
THB(T)262	6938	張國柱	100	-
THB(T)263	5301	郭家麒	100	-
THB(T)264	5306	郭家麒	100	(2) 港口服務
THB(T)265	5309	郭家麒	100	(3) 本地海事服務
THB(T)266	5320	郭家麒	100	(4) 船舶服務
THB(T)267	6184	郭家麒	100	(5) 政府船隊
THB(T)268	6185	郭家麒	100	-
THB(T)269	6517	郭家麒	100	(2) 港口服務
THB(T)270	4574	王國興	100	-
THB(T)271	4575	王國興	100	-
THB(T)272	4576	王國興	100	-
THB(T)273	4810	胡志偉	100	(3) 本地海事服務
THB(T)274	4856	陳志全	158	(1) 局長辦公室
THB(T)275	4864	陳志全	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)276	4865	陳志全	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)277	4866	陳志全	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)278	4867	陳志全	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)279	4868	陳志全	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)280	4929	陳志全	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)281	4947	陳志全	158	(1) 局長辦公室
THB(T)282	4948	陳志全	158	-

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)283	4964	陳志全	158	-
THB(T)284	5727	陳家洛	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)285	6462	陳家洛	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)286	6463	陳家洛	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)287	6473	陳家洛	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)288	6474	陳家洛	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)289	6475	陳家洛	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)290	3660	陳偉業	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)291	4730	陳偉業	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)292	4749	陳偉業	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)293	6293	張超雄	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)294	3380	馮檢基	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)295	3381	馮檢基	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)296	3385	馮檢基	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)297	3471	何秀蘭	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)298	3472	何秀蘭	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)299	3473	何秀蘭	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)300	4639	何秀蘭	158	-
THB(T)301	4640	何秀蘭	158	-
THB(T)302	4641	何秀蘭	158	-
THB(T)303	4642	何秀蘭	158	-
THB(T)304	4643	何秀蘭	158	(1) 局長辦公室
THB(T)305	4644	何秀蘭	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流發展
THB(T)306	3580	葉劉淑儀	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)307	5299	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)308	5300	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)309	5302	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)310	5303	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)311	5304	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)312	5305	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)313	5307	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)314	5308	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)315	5310	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)316	5311	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)317	5312	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)318	5313	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)319	5314	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)320	5315	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)321	5316	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)322	5317	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)323	5371	郭家麒	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)324	6122	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)325	6132	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)326	6133	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)327	6135	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)328	6136	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)329	6137	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)330	6138	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)331	6139	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)332	6140	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)333	6141	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)334	6142	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)335	6143	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)336	6145	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)337	6146	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)338	6147	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)339	6148	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)340	6149	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)341	6150	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)342	6151	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)343	6524	郭家麒	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)344	5664	梁國雄	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)345	3541	梁美芬	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)346	3727	毛孟靜	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)347	3728	毛孟靜	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)348	3729	毛孟靜	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)349	3730	毛孟靜	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)350	3731	毛孟靜	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)351	4812	莫乃光	158	-
THB(T)352	4813	莫乃光	158	-
THB(T)353	4840	莫乃光	158	-
THB(T)354	3758	田北俊	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)355	4315	田北俊	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)356	4316	田北俊	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)357	3734	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)358	3736	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)359	3737	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)360	3738	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)361	3739	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)362	3740	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)363	4210	湯家驊	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)364	4067	黃碧雲	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)365	3783	胡志偉	158	(2) 陸路及水上交通

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)366	4800	胡志偉	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)367	4801	胡志偉	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)368	4802	胡志偉	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)369	7073	胡志偉	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)370	4879	陳志全	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)371	3889	陳恒鑌	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)372	3891	陳恒鑌	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)373	3892	陳恒鑌	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)374	3893	陳恒鑌	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)375	3894	陳恒鑌	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)376	3895	陳恒鑌	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)377	3898	陳恒鑌	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)378	3905	陳恒鑌	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)379	5705	陳家洛	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)380	6458	陳家洛	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)381	6459	陳家洛	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)382	6461	陳家洛	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)383	4503	陳偉業	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)384	4504	陳偉業	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)385	4506	陳偉業	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)386	3564	張國柱	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)387	3383	馮檢基	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)388	3581	葉劉淑儀	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)389	3582	葉劉淑儀	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)390	6120	郭家麒	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)391	6121	郭家麒	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)392	6123	郭家麒	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)393	6124	郭家麒	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)394	6125	郭家麒	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)395	6126	郭家麒	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)396	6127	郭家麒	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)397	6131	郭家麒	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)398	6134	郭家麒	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)399	6166	郭家麒	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)400	6169	郭家麒	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)401	6173	郭家麒	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)402	6177	郭家麒	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)403	6180	郭家麒	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)404	6183	郭家麒	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)405	6187	郭家麒	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)406	6188	郭家麒	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)407	6190	郭家麒	186	(3) 區域交通及運輸服務

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)408	6192	郭家麒	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)409	6194	郭家麒	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)410	6496	郭家麒	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)411	3443	林健鋒	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)412	3833	馬逢國	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)413	3704	毛孟靜	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)414	4141	潘兆平	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)415	4061	單仲偕	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)416	4174	鄧家彪	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)417	3732	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)418	4580	王國興	186	-
THB(T)419	4581	王國興	186	-
THB(T)420	4582	王國興	186	-
THB(T)421	3792	胡志偉	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)422	4521	胡志偉	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)423	4811	胡志偉	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)424	4057	單仲偕	706	-
THB(T)425	4058	單仲偕	706	-
THB(T)426	4059	單仲偕	706	-
THB(T)427	4060	單仲偕	706	-
THB(T)428	4062	單仲偕	706	-
THB(T)429	4064	單仲偕	706	-
THB(T)430	4447	黃碧雲	706	-
THB(T)431	4448	黃碧雲	706	-
THB(T)432	4556	黃碧雲	706	-
THB(T)433	3806	范國威	707	-

管制人員的答覆

(問題編號：2354)

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：

就此，民航處可否以下表方式列出過去三年(2012-13、2013-14 及 2014-15 年度)，民航處處長以公務理由外訪的支出詳情，包括日期、地點、隨團人員數目、外訪目的、酒店住宿開支、機票開支、膳食開支及該行程總支出？如有獲贊助的開支(如有的話)，則列出贊助開支數量及贊助人？

外訪日期	外訪地點	隨團人員數目	外訪目的	酒店住宿開支	機票開支	膳食開支	行程總支出

提問人：陳志全議員(議員問題編號： 10)

答覆：

民航處處長在 2012-13、2013-14 及 2014-15 年度外訪的詳情和開支列於下表。該等外訪活動並無獲得任何贊助。

外訪日期	外訪地點	隨團人員數目	外訪目的	開支(元)			
				酒店住宿及膳食	機票	其他(例如交通費、會議參加費等)	總數
28-30.5.2012	泰國曼谷	4	主持國際民航組織亞太地區航行規劃和實施小組中期檢討會議。	3,388	3,335	169	6,892

外訪日期	外訪地點	隨團人員數目	外訪目的	開支(元)			
				酒店住宿及膳食	機票	其他(例如交通費、會議參加費等)	總數
6-9.6.2012	中國上海	2	出席第2屆機場建設發展國際峰會並發表簡報。	8,979	3,034	118	12,131
17-18.6.2012	澳門	8	聯同國家民航局及澳門民航局，參加珠三角地區規劃與實施督導小組會議。	3,436	不適用	303	3,739
6-15.9.2012	泰國曼谷	7	主持國際民航組織亞太地區航行規劃和實施小組第23次會議。	15,203	3,137	58	18,398
6-13.10.2012	印度 新德里	6	出席第46屆國際民航組織民航局局長會議。	20,297	8,010	1,115	29,422
17-18.10.2012	新加坡	2	與新加坡航空事故調查局舉行會議，並出席其成立10周年的慶典。此外，又參與和主持亞洲航空安全調查人員協會工作坊。	7,503	3,425	50	10,978
5-7.11.2012	中國廣州	6	禮節拜會內地多個機關並參加會議，包括民航主管當局、搜救機關等，商討航空事宜。	5,164	不適用	380	5,544
22-26.6.2013	泰國曼谷	3	主持國際民航組織亞太地區航行規劃和實施小組第24次會議。	9,699	8,403	1,797	19,899
27-28.6.2013	中國北京	1	與國家民航局舉行會議，商討航空事宜的合作和國際民航組織亞太地區分辦事處的開幕儀式。				
28-31.10.2013	中國北京	5	出席國家民航局、民航處、澳門民航局訂立《相互認可航空器維修培訓機構批准合作安排》的簽署儀式。另外，又與內地民航主管當局和搜救機關舉行會議等，商討航空事宜。.	8,937	4,413	不適用	13,350

外訪日期	外訪地點	隨團人員數目	外訪目的	開支(元)			
				酒店住宿及膳食	機票	其他(例如交通費、會議參加費等)	總數
27-29.4.2014	泰國曼谷	4	出席國際民航組織亞太區辦事處的會議，商討關於國際民航組織亞太地區航行規劃和實施小組的事宜，並出席國際民航組織亞太地區民航局局長第51次會議。	3,725	2,771	106	6,602
26-29.5.2014	中國成都	1	出席2014年中國中西部機場建設高峰論壇，並擔任機場發展趨勢小組成員。	5,521	3,829	不適用	9,350
8-9.7.2014	中國廣州	4	禮節拜會多個內地機關並參加會議，商討航空事宜。	2,901	不適用	389	3,290
11-12.8.2014	中國深圳	3	與內地航空主管當局舉行會議，商討航空事宜。	3,088	不適用	9	3,097
7-12.9.2014	馬來西亞吉隆坡	5	主持國際民航組織亞太地區航行規劃和實施小組第25次會議。	11,152	4,516	198	15,866
7-8.1.2015	中國北京	1	與國家民航局舉行會議，商討航空事宜。	2,891	5,982	不適用	8,873
20.1.2015	中國深圳	2	出席國家民航局和民航處之間經修訂《航空器事故調查和搜尋救援合作安排》的簽署儀式。	不適用	不適用	不適用	不適用
1-7.2.2015	加拿大蒙特利爾	6	出席2015年國際民航組織第2屆高級別安全會議，以及區域化規劃和實施小組 —區域航空安全小組全球協調會議。	10,663	30,894	不適用	41,557
12-13.2.2015	中國廣州	1	與內地航空主管當局舉行會議，商討航空事宜。	2,885	不適用	不適用	2,885

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2376)

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：

據綱領指，民航處由 2015 年 3 月 31 日預算設有的 736 個非首長級職位，減至 2016 年 3 月 31 日的 709 個，減幅為 27 個，當中原因為何？民航處指，2016 年員工人數預算將為 730 人，包括當中設有 21 個首長級職位。就此，請民航處列出該 21 個首長級職位的類別、薪金、津貼和工作性質，以及該 709 個非首長級常額職位的類別、數目、薪金、津貼和工作性質？

提問人：陳志全議員(議員問題編號： 32)

答覆：

在 27 個將會刪除的職位中，15 個為有時限的公務員職位，當該等職位的工作大致完成後，便會按照計劃於 2015-16 年度刪除。餘下的 12 個職位為常額公務員職位，為現時並非位於民航處總部大樓的航空交通管制中心(空管中心)，提供運作上的辦公室和運輸後勤支援。因空管中心將於 2016 年遷往民航處總部大樓，該等職位會於 2015-16 年度刪除。

於 2016 年 3 月 31 日設有的 730 個職位(包括 21 個首長級職位和 709 個非首長級職位)的每年薪酬開支(按薪級中點估計的年薪值)與工作性質，歸納和簡述於下表。2015-16 年度的津貼總撥款約為 600 萬元，以供支付因運作需要而發放的聘任或工作相關津貼。

類別	首長級職位數目	非首長級職位數目	按薪級中點估計的年薪值總額(元)	工作性質
民航處助理處長或以上職級				
民航處處長	1	-	2,644,200	從高層管理層面監

類別	首長級 職位數目	非首長級 職位數目	按薪級中點估計的 年薪值總額 (元)	工作性質
民航處副處長	1	-	2,139,600	督民航處的運作
民航處助理處長	5	-	9,216,000	
與航空交通管理相關的職位				
航空交通管制主任職系、航空交通事務員職系及航空通訊員職系	5	457	317,221,500	提供航空交通管制服務、航空資料服務及飛機事故警報服務
與航空交通工程相關的職位				
電子工程師職系	2	24	22,570,440	規劃、協調、提供和維修保養航空交通管制系統、雷達、導航儀器及通訊設備
其他與民航運作相關的職位				
民航事務主任職系	6	96	100,434,720	規管飛機的運作安全和適航標準；就機場的安全和保安事宜發出牌照、作出規管和監察；執行航空服務安排及民航安全政策
醫生職系	-	1	1,222,560	為飛行人員和飛機維修工程師的發牌事宜提供支援
統計主任職系	-	2	724,830	處理飛行統計資料和安全數據
行政支援職位				
庫務會計師職系、會計主任職系、新聞主任職系、行政主任職系、文書人員及秘書職系、物料供應主任職系、圖書館館長職系、汽車司機職系及工人職系	1	129	42,950,220	為民航處提供行政和後勤支援
總數：	**21**	**709**	**499,124,070**	

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1695)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 飛行標準

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

民航處檢查航機運作和機倉安全次數在2013年及2014年分別為143次及140次，而2015年的目標維持130次。民航處認為是否需要提高檢查次數的目標？若否，原因為何？

提問人：陳克勤議員(議員問題編號： 44)

答覆：

民航處檢查航機運作和機倉安全，是要監察本地航空營運者的航機運作，是否符合訂明的安全和運作標準，從而維持飛行安全。每年年初，民航處根據本地航空營運者的數目，以往所作檢查衍生的跟進工作，以及航空營運者申請為旗下飛機採用新飛行程序的數目，而釐定檢查次數的目標。經考慮上述因素之後，民航處的目標是於2015年進行130次檢查。2013、2014年檢查次數較多，原因是航空營運者基於運作需要而臨時申請採用新飛行程序的情況增加，以及跟進檢查結果的次數增加。民航處會繼續密切監察航空營運者的安全表現，並視乎需要增加檢查次數，保障航空安全。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1634)

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：

民航處航空交通管理部負責工作包括「為航空公司和其他航機運營者提供航班協調和時刻分配服務」。過去五年，非天氣原因造成的航班延誤佔所有離港航班的比率分別是多少？（請按原因類別列出）

提問人：陳鑑林議員(議員問題編號：29)

答覆：

導致航班延誤有多個因素，例如惡劣天氣、空域限制、飛機突然故障和航空公司臨時更改航班服務。

下表載列過去五年在香港國際機場延誤超過15分鐘的離港客運航班數目。民航處並無上述原因的航班延誤分類數目。

年度	離港延誤超過15分鐘的客運航班數目[註1]	佔全部離港航班的百分比[註1]
2010-11	28 167	22%
2011-12	30 744	22%
2012-13	37 008	27%
2013-14	48 274	31%
2014-15[註2]	47 445	35%

註

1 離港航班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2015年1月31日的航班統計資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0136)

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：

政府稱在 2015-16 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、涉及的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何。

(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 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(議員問題編號：11)

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)的指引，推行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) 於晚上 11 時至早上 7 時期間，在符合飛行運作及在安全的情況下，向香港國際機場(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。採用該程序的飛機須在到達 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，須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；

(v) 為了在源頭減低飛機噪音，只有符合《國際民用航空公約》附件 16 第 1 卷第 2 部分第 3 章(第 3 章噪音標準)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的措施相若；

(vi) 由 2012 年 2 月起，民航處實施了一套飛行程序，使可在飛行中使用衛星導航技術的航機，當向機場東北方向起飛離港和向南轉往西博寮海峽時，可緊貼航道的中線飛行。這套程序可令飛機與航道附近的地區(例如馬灣)保持距離，減低飛機噪音對該等地區的影響；以及

(vii) 由 2014 年 3 月底開始，民航處不再接受僅符合第 3 章噪音標準的飛機，於晚上 11 時至早上 7 時期間在香港升降。由 2014 年 10 月底開始，上述措施擴展至涵蓋整天，進一步減少飛機噪音對居民的影響。民航處的最新統計數字顯示，多家航空公司已引入更寧靜的客貨機，如 B777-300ER、A330、A380、B777F、B787 和 B747-8F。民航處會繼續積極監察航空公司機隊現代化的進度及就此事與航空公司溝通。

民航處亦使用電腦化飛機噪音及航迹監察系統(監察系統)，監察飛機運作所產生的噪音。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 2015-16 年度，預計更換舊型號的戶外監察站的開支為 336 萬元。監察和執行上述噪音消減措施的工作由民航處現有職員負責，屬綱領(2)之下的常規職責。

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

(四) 監察系統收集到的噪音數據經整理後會定期上載到民航處網站。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，而是用以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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0137)

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：

政府當局可否告知本會，在2015-16年度，民航處處長及民航處署理處長的全年薪酬開支預算為何？

提問人：陳偉業議員(議員問題編號： 12)

答覆：

2015-16年度，民航處處長(首長級薪級第6點)按薪級中點估計的年薪開支為2,644,200元。我們並沒有為民航處署理處長另行安排撥款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0138)

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：

在本綱領內，當局指2015-16年度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，當局可否告知本會：

(一) 當局有否就優化珠江三角洲區域的空域設計訂定時間表？若有，詳情為何？

(二) 在2015-16年度涉及上述工作的運作開支、人事編制及薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員(議員問題編號： 13)

答覆：

二零零四年，國家民航局、香港民航處和澳門民航局成立了三方工作小組，制訂措施改善珠江三角洲(珠三角)地區的空域結構和航空交通管理，以優化珠三角的空域使用。三方工作小組制訂了《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》（方案），規劃短、中及長期優化目標和措施，以應付珠三角地區的航空交通增長，從而達成區內機場（包括廣州、香港、深圳、澳門和珠海）互利共贏局面。方案以區內航空交通「統一規劃、統一標準、統一程序」為最終目標，使能安全善用空域。我們正與相關民航部門緊密合作，以落實措施。

上述工作由民航處的現有人員執行，屬綱領(3)之下的常規職務，不涉及額外開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1536)

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：

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2015-16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(議員問題編號： 18)

答覆：

民航處會視乎香港國際機場的最新發展情況，招聘和培訓航空交通管制人員(空管人員)，支援運作需要。民航處定期為不同職級的空管人員提供內部和海外專科培訓，2015-16年度的培訓課程計劃亦已完成。

舉辦內部培訓課程屬民航處人員的常規職務，不會涉及額外開支。2015-16年度，民航處將會為不同職級的空管人員提供海外專科培訓，課程涵蓋與履行空管職務和相關工作有關的各個範疇，包括空域設計、航空交通管理安全調查和分析、機場協同決策等，涉及的預算開支為513萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1538)

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：

在2015-16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(議員問題編號： 20)

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最多66班逐步提高，至2015年年底達到每小時最多68班的目標，即現時機場雙跑道的實際最高容量。民航處會繼續與香港機場管理局(機管局)及航空公司緊密合作，研究可行辦法，充分利用現時雙跑道系統的跑道容量，以待機管局提供建議的三跑道系統。

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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0268)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 航空交通工程服務

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

為應付航空交通的增長，民航處將會繼續加強現有航空交通管制系統的維修保養計劃，請問硬件的維修保養，與交通增長有何等關係？當中的開支如何計算？

提問人：劉皇發議員(議員問題編號： 10)

答覆：

航空安全是我們的首要考慮因素。民航處作為航空主管當局，為在香港國際機場運作的航班，以及飛越香港飛行情報區的航班，提供航空交通管制(空管)服務。由於香港的航空交通量持續增長，民航處必須確保空管系統繼續安全、可靠和有效率地運作，為日益增加的航班提供適時高效的空管服務。因此，民航處會繼續加強空管系統的維修保養計劃，保證空管系統性能穩健，表現令人滿意。維修保養計劃的總開支包括人手和軟硬件維修保養方面的開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3288)

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：

去年財政司司長在預算案中提到政府部門和公營機構需檢討開支情況，以及著手整合各項服務和資助計劃，以求進一步提升公共服務的效率(見2014-15財政年度政府財政預算案139段)。 請政府告知本會：

(i) 就下表內編制職位數目於來年預算相較去年度增減人數／幅度較大或較少的政府部門／公營機構，請提供其增／減的職位所屬職級及數目？

(ii) 以上增／減的相關職位涉及增加或減少的年薪及福利開支總數為何？

(iii) 增／減相關職位的主要原因為何？

開支總目	截至31.3.2015止的編制職位總數修訂預算	截至31.3.2016止的編制職位總數預算	增／減職位數目(百分比)
民航處	757	730	-27 (-3.6%)

提問人：梁繼昌議員(議員問題編號： 2.01)

答覆：

民航處會刪減27個職位，其所屬職級、每年職員費用(按薪級中點估計的年薪值計算)和刪減原因概述如下：

職級	職位數目	按薪級中點估計的年薪總值(元)	刪減原因
負責推行具體措施的有時限職位			
二級航空交通管制主任	13	12,153,180	他們的職責是在採用新航空交通管制(空管)系統的初期提供協助，包括進行招標工作、完善系統驗收和整合測試程序、進行系統驗收，以及為新的空管系統設計和評估空管和飛行程序等。刪除這些職位後，與新空管中心有關的餘下工作，會由現有的人手去處理。
電子工程師／助理電子工程師	2	1,347,720	
常額職位			
特級司機	3	659,160	他們的職責是支援現有空管中心的運作。現有空管中心並非位於民航處總部大樓內。隨着空管中心遷入民航處總部大樓並於2016年開始運作，該等職位將於2015-16年度刪除。
汽車司機	3	581,040	
文書主任	1	373,440	
助理文書主任	1	232,920	
文書助理	2	363,480	
辦公室助理員	2	320,400	
總計：	**27**	**16,031,340**	

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2430)

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：

就民用航空的空域而言，其分配需由各空域的管理單位商討，再由國際民航組織所分配。改善及優化珠江三角洲區域的空域設計，超出香港民航處的工作範圍，政府可否告知本會，《財政預算案》這筆撥款的使用詳情 ？

提問人：毛孟靜議員(議員問題編號： 40)

答覆：

民航處作為空中航行服務提供者，負責為在香港國際機場運作的航班，以及飛越香港飛行情報區的航班，提供航空交通管制服務。本處亦負責為香港飛行情報區訂定航線和航機抵港離港程序，並就檢討區內航空交通管理的事宜，與鄰近的民航局保持聯繫。

考慮到珠三角地區的航空交通增長強勁，國家民航局、民航處和澳門民航局在2004年，聯合組成三方工作小組，制訂措施理順珠三角地區的航空交通管理安排，以期優化珠三角空域的使用和提升飛行安全。2007年，三方工作小組共同制定了《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》(方案)，訂明三方擬採取的航空交通管理優化措施，當中並無措施涉及如何分配國際民用航空組織訂明的民用航空空域。

民航處一直通過三方工作小組這個平台，與國家民航局及澳門民航局保持緊密聯繫，商討推展2007年方案的各項措施。迄今，方案中若干優化空域的措施已得到落實，包括新增珠三角外圍航道、增設空管移交點，以及優化珠海空域結構等。2015-16年度，民航處會繼續積極參與商討，並致力促進三方工作小組的工作。上述工作由民航處現有職員負責，屬綱領(3)之下的常規職務，不涉及額外開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2431)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 航空交通工程服務

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

審計署的報告指出，民航處於 2008 年獲本會撥款，購置新一代的航空交通管制系統，即美國雷神公司生產的 Autotrac 3 系統，但至今仍未能完全啟用，而影響香港國際機場處理航空交通的效率。政府可否告知本會，2015-16 年度財政預算案，將撥款多少金額，繼續改善航空交通的管理效率？

提問人：毛孟靜議員(議員問題編號： 41)

答覆：

在更換航空交通管制系統(空管系統)的八份主要合約中，有七份合約的工程已經大致如期完成，相關設備亦已由 2013 年起開始啟用。餘下的航空交通管理系統預計可於本年稍後時間完成，以供航空交通管制人員進行運作培訓之用。

為應付香港航空交通的增長，民航處已加強實施一系列的維護措施，以確保現有系統穩定及可靠，運作表現令人滿意。民航處在 2015-16 年度並沒有計劃進一步為現有空管系統進行升級工程。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0121)

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：

民航處表示，非首長級職位將會減至2016年3月31日的709個，減幅為27個。請告知本委員會該等職位的性質、職級和薪酬。

提問人：石禮謙議員(議員問題編號： 23)

答覆：

擬刪減的27個職位所屬的職級、每年職員費用(按薪級中點估計的年薪值計算)和職責概述如下：

職級	職位數目	按薪級中點估計的年薪總值(元)	職責
負責推行個別措施的有時限職位			
二級航空交通管制主任	13	12,153,180	在採用新航空交通管制(空管)系統的初期提供協助，包括進行招標工作、完善系統驗收和整合測試程序、進行系統驗收、為新的空管系統設計和評估空管和飛行程序等。與新空管中心有關的餘下工作，會由現有的人手去處理。
電子工程師／助理電子工程師	2	1,347,720	

常額職位			
特級司機	3	659,160	支援現有空管中心的運作。現有空管中心並非位於民航處總部大樓內。隨着空管中心遷入民航處總部大樓並於2016年開始運作，該等職位將於2015-16年度刪除。
汽車司機	3	581,040	
文書主任	1	373,440	
助理文書主任	1	232,920	
文書助理	2	363,480	
辦公室助理員	2	320,400	
總計：	**27**	**16,031,340**	

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1137)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 飛行標準

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

民航處每年在"香港民用飛機登記記錄冊上登記的飛機數目"的年初預算與年結的實際數字都有很大的偏差。2013年預算增加36架至322架，並解釋是"由於本地航空營運者的新飛機到埗"，但實際只增加了2架至288架。2014年預算增加35架至323架，解釋是"由於本地航空營運者擴充機隊"，但實際只增加11架至299架。當局可否解釋過去兩年高估飛機數目的原因何在?而2015年預算增加21架至320架，當局根據甚麼準則和理由制訂有關估算? 當局將會採取甚麼措施, 以期盡量減少有關估算的誤差?

提問人：謝偉銓議員(議員問題編號： 34)

答覆：

民航處在每年年初，會根據本地航空公司營運者提供的擴充計劃和飛機轉移計劃資料，以及私人飛機擁有人提交的飛機登記和取消登記申請，編訂飛機登記冊的預計飛機數目。然而，過往經驗顯示，私人飛機擁有人在年內向民航處提交的飛機登記和取消登記申請數目不一，導致年結實際飛機登記數目跟年初預算有所變動。民航處已進行檢討，日後推算登記冊的飛機數目時，會同時參考私人飛機擁有人過往的登記和取消登記趨勢作出估算。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1143)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 航空交通工程服務

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

審計署的報告指出，民航處於 2008 年獲本會撥款，購置新一代的航空交通管制系統，即美國雷神公司生產的 Autotrac 3 系統，但至今仍未能完全啟用，而影響香港國際機場處理航空交通的效率。政府可否告知本會，2015-16 年度將撥出多少款項，繼續改善航空交通的管理效率？政府規劃 Autotrac 3 系統的預算使用年期？Autotrac 3 系統可否兼容現時最新一代航空交通管制系統(NextGen)的規格？

提問人：謝偉銓議員(議員問題編號： 40)

答覆：

在更換航空交通管制系統(空管系統)的八份主要合約中，有七份合約的工程已經大致如期完成，相關設備亦已由 2013 年起開始啟用。餘下的航空交通管理系統預計可於本年稍後時間完成，以供航空交通管制人員進行運作培訓之用。

為應付香港航空交通的增長，民航處已加強實施一系列的維護措施，以確保現有系統穩定及可靠，運作表現令人滿意。民航處在 2015-16 年度並沒有計劃進一步為現有空管系統進行升級工程。

空管系統一般的使用年期約為 15 年。民航處的新航空交通管理系統完全符合最新的國際航空交通管理標準，並可與最先進的下一代空管系統兼容。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1307)

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：

香港國際機場在2014年的航機班次有393 120，較2013年的373 125架次增加百分之五，但預計在2015年航機班次只會增加百分之四至約四十萬架次，就此，請告知本會有關預算是基於甚麼因素制訂；就增加航班的班次，雖然機場跑道的升降量在2015年會增加至每小時68班，但因應航空服務特別是貨運方面的需求，政府除繼續透過改善航空交通管理的效率外，有何措施進一步增加升降量, 例如會否考慮延長航機升降時間，以避免繼續有航機因本港升降容量不足而改用鄰近機場？

提問人：易志明議員(議員問題編號： 23)

答覆：

民航處在預測香港國際機場(機場)每年的航機量增長率時，會考慮多項因素，例如機場航機量過去的增長趨勢、可供使用的升降時段等等。

民航處會與香港機場管理局(機管局)合作，繼續盡量提升現有跑道及其他機場設施的容量。根據機管局於 2008 年委聘的航空顧問(即英國國家航空交通服務有限公司)所進行的研究，機場雙跑道系統的實際最高容量每年約為 420 000 架次航機。由於過去數年機場航機量增長迅速，按現時對航空交通流量的推算和現時的航空交通增長速度，預計機場現有的雙跑道系統容量很快便會飽和，因此機場急需三跑道系統以應付需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1367)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (5) 航班事務及安全管理

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

(1) 過去幾年，國際油價一直持續波動，請告知民航處 在審查航空公司申請增減燃油附加費時，是否有提出反對的意見。如有，過去五年的情況為何，請提供有關數據。

(2) 請告知過去五年接獲有關投訴航空公司濫收燃油附加費的情況。

提問人：姚思榮議員(議員問題編號： 41)

答覆：

(1) 民航處每月審批乘客燃油附加費一次。過去五年，民航處審批了大約4 000宗乘客燃油附加費的申請，當中約有200宗不獲批准。

(2) 過去五年，民航處收到15宗涉及航空公司濫收燃油附加費的投訴。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2739)

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：

在2015-16年度需要特別留意事項中，提及要繼續進行將軍澳 – 藍田隧道及跨灣連接路的詳細設計。請列出當中涉及開支、設計進度及設計工作時間表等詳細資料。

提問人：葛珮帆議員(議員問題編號： 68)

答覆：

將軍澳 – 藍田隧道及跨灣連接路的詳細設計已分別於2013年9月及2014年8月展開，現正按預計的進度進行，預期在2016年年底或之前完成。

在2015-16年度，工務計劃項目第7862TH號將軍澳 – 藍田隧道的預算開支約為2,890萬元，包括詳細設計的顧問費用、工地勘測工程費用及相關的監督費用。在2015-16年度，工務計劃項目第7865TH號跨灣連接路的預算開支約為2,500萬元，包括詳細設計的顧問費用、工地勘測工程費用及相關的監督費用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2741)

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：

在2015-16年度需要特別留意事項中，提及要展開擴闊大埔公路(沙田段)的詳細設計及工地勘測。請列出當中涉及開支、設計進度及工程時間表等詳細資料。

提問人：葛珮帆議員 (議員問題編號： 70)

答覆：

我們估計擬議大埔公路(沙田段)擴闊工程計劃的詳細設計及地盤勘測工程的費用為4,320萬元 (按付款當日價格計算)。

我們已完成初步設計及環境影響評估，並在2015年1月6日就擬議工程計劃諮詢沙田區議會轄下的交通及運輸委員會，獲得該委員會的支持。我們計劃就這項工程項目於今年年中根據《道路(工程、使用及補償)條例》進行刊憲。

如在2014-15年度獲立法會批准撥款，我們計劃於2015年年底展開詳細設計及相關地盤勘測工程，並於2017年年底完成。

- 完 -

答覆編號

THB(T)021

管制人員的答覆

(問題編號：1696)

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：

根據總目42第188頁，機電工程署(機電署)檢驗的電車數目持續下降，原因為何？

提問人：陳克勤議員 (議員問題編號：45)

答覆：

機電署採用風險為本的方法規管電車安全。由於近年香港電車有限公司為電車系統進行多項改善及提升工程，例如翻新電車車廂、更換牽引馬達及更新電車路軌，電車系統已更為穩妥可靠，檢驗次數因而相應減少。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0579)

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：

在2015-16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
2014年			
2013年			
2012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 (議員問題編號：33)

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
2014年	219	3 380	38
2013年	216	1 385	51
2012年	154	572	54

註： 證書有效期為3年。截至2015年3月1日，已有6 511名車輛維修技工根據計劃註冊。

(b) 機電工程署於2012年5月發出《車輛維修工場實務指引》(實務指引)，為推行車輛維修工場自願註冊計劃作出準備。以實務指引為基礎的車輛維修工場約章計劃(該計劃)其後於2013年1月推出。參加該計劃的車輛維修工場數目持續增加，至2015年3月已有共422家工場加入。經諮詢業界後，議定於2015年推出車輛維修工場自願註冊計劃，而各項推廣活動將於2015年年中展開。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0392)

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：

就綱領(2)：機械裝置安全中，鐵路、電車的安全事宜推行全面的規管架構和制度的工作，請提供以下資料：

1. 過去1年，按改動的原因，列出改動的鐵路設施／系統的詳情；
2. 署方在檢驗鐵路設施／系統次數的指標由13年的140次升至14年的168次，預計2015年會升達175次，就檢驗鐵路設施／系統的分項項目類型及涉及的綫路列出過去3年及預計來年的檢驗次數；來年檢驗的數字增加，除了因應新綫路落成外，有否增加原有綫路檢驗的次數、涉及哪一條綫；
3. 按事故原因列出，過去1年，就鐵路已調查的事故的發生日期、地點、原因、有否涉及乘客受傷及受傷人數、鐵路服務延誤的時間。

提問人：王國興議員 (議員問題編號：20)

答覆：

1. 過去1年，政府部門收到香港鐵路有限公司(港鐵)就現有鐵路設施／系統進行主要改動的建議書概述於下表：

	進行主要改動的原因	主要改動的詳情
1	提升車站易達程度或配合附近的新發展	1. 增加及改動車站入口與連接車站的通道 2. 增加及更換載客升降機
2	配合新鐵路綫的發展及新鐵路綫與現有鐵路綫的整合	1. 提升現有的列車牽引電力供應系統 2. 隧道改動工程 3. 車站改動工程
3	提升乘客搭乘港鐵列車的體驗	1. 提供洗手間 2. 車站布局改善工程 3. 提供額外通訊設備室

2. 機電工程署(機電署)過去3年就每條鐵路綫進行的檢驗次數如下：

	檢驗次數		
	2012年	**2013年**	**2014年**
現有鐵路綫			
港島綫	21	26	16
觀塘綫	22	29	28
荃灣綫	25	12	12
將軍澳綫	7	15	19
東鐵綫	19	12	25
西鐵綫	10	8	13
馬鞍山綫	4	5	6
機場快綫／東涌綫／廸士尼綫	8	9	15
輕鐵	9	20	15
機場內的旅客捷運系統	4	4	4
新鐵路項目			
西港島綫	-	-	15
總計：	**129**	**140**	**168**

2015年的預計檢驗次數為175次，其中20次是為新鐵路項目進行，155次則為現有鐵路綫和香港國際機場的旅客捷運系統進行。機電署採用風險為本的方法規管鐵路安全：即按過往的記錄，就可能會因其故障而對鐵路安全運作構成較高風險的鐵路系統及設備作出監察，做法與國際慣例一致。機電署會不時因應乘客量及事故記錄，檢討各現有鐵路綫的安全風險並安排相應的安全檢驗。

3. 在2014年發生的事故，涉及鐵路網絡的不同部分，包括不同鐵路綫及車站，導致的服務延誤由零分鐘(即沒有造成延誤)至168分鐘不等。

機電署在2014年所調查的鐵路安全事故宗數如下：

事故成因	事故宗數	受傷人數
設備故障	66	1
員工行為	13	0
乘客或公眾行為	5	1
外來因素	9	23*
總計	**93**	**25**

*當中22人是在2014年11月21日於屯門發生的輕鐵與雙層巴士相撞意外中受傷。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1315)

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：

請告知本會車輛維修技工自願註冊計劃的最新進展，現時有多少車輛維修技工參與自願註冊計劃；佔本港總車輛維修技工人數的比率；在2015年，機電工程署(機電署)在推廣車輛維修技工自願註冊計劃的工作詳情及目標，涉及的開支為何；政府有沒有計劃實施車輛維修技工強制性註冊計劃，如有，預計何時落實；如沒有，原因為何？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：31)

答覆：

截至2015年3月1日，根據自願註冊計劃註冊的車輛維修技工有6 511名，按2014年的一項調查結果計算，這個數字約為全港車輛維修技工總數的72%。機電署在2015年會繼續通過各項渠道，包括宣傳短片、通訊及到訪車輛維修工場進行推廣等，宣傳自願註冊計劃。在2015-16年度實施及推廣車輛維修技工和車輛維修工場自願註冊計劃的預算開支為584萬元。機電署沒有這兩項計劃的預算開支個別分項數字。

在參考車輛維修技工自願註冊計劃和車輛維修工場自願註冊計劃的實施成果，並評估強制性註冊計劃的成本和效益後，機電署會與業界磋商以考慮推行車輛維修技工強制性註冊計劃。

- 完 -

答覆編號

THB(T)025

管制人員的答覆

(問題編號：1316)

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：

在2015-16年度內，機電工程署將會籌劃推行車輛維修工場自願註冊計劃，請告知本會有關計劃的詳情，包括涉及的維修工場數目及預算開支，政府有沒有計劃實施強制車輛維修工場註冊，如有，預計何時落實；如沒有，原因為何？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：32)

答覆：

車輛維修工場自願註冊計劃將於2015年推出，與計劃相關的各項推廣活動，亦會由2015年年中展開。預計約有2 500家工場符合資格可根據該自願計劃註冊。在2015-16年度實施及推廣車輛維修工場自願註冊計劃和車輛維修技工自願註冊計劃的預算開支為584萬元。機電工程署(機電署)沒有這兩項計劃的預算開支個別分項數字。

在參考車輛維修技工自願註冊計劃和車輛維修工場自願註冊計劃的實施成果，並評估強制性註冊計劃的成本和效益後，機電署會與業界磋商以考慮推行車輛維修工場強制性註冊計劃。

- 完 -

答覆編號

THB(T)026

管制人員的答覆

(問題編號：2010)

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：

當局可否告知：

(a) 過去三年，當局就監察廣深港高速鐵路香港段工程進度，每年投放的人手及開支為何；及

(b) 由於去年港鐵公佈需延遲上述工程的通車時間，就此當局於未來三年，會否增加人手及開支，以更準確地對工程作出監控？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：11)

答覆：

(a) 路政署調配內部人員(專責團隊有一名總工程師(總工程師／鐵路拓展2-3)、五名高級工程師、八名工程師及一名助理工程師)，監察廣深港高速鐵路香港段項目的實施，又委聘一間顧問公司協助執行監察及核實的工作。在過去三年(2012至2014年)，顧問費用的總支出為4,980萬元。

(b) 為了加強監察該項目，本署在2015-16年度會額外調配三名專業人員(一名高級工程師及兩名工程師／助理工程師)到項目的工程團隊。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2012)

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：

於去年，曾有多項港鐵工程宣佈延誤。就此，可否告知本會：

(a) 於過去三年，當局就監察各線路工程進度，每年投放的人手及開支為何；

(b) 由於去年上述工程的通車時間宣布需要押後，就此當局於未來三年，會否就各項工程增加人手及開支，以更準確地對工程作出監控；如有，詳情為何；如無，原因為何？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：13)

答覆：

(a) 路政署調配內部人員(截至2015年3月底鐵路拓展處的在職人員數目為104人)，監察各項施工中鐵路項目的進度、財政狀況、工程的質量和其他方面。此外，路政署又委聘顧問公司，協助執行廣深港高速鐵路香港段(高鐵香港段)及沙田至中環線(沙中線)項目的監察及核實工作。在過去三年(2012至2014年)，高鐵香港段及沙中線顧問費用的總支出分別為4,980萬元及5,830萬元。

(b) 由2015-16年度起，路政署會額外調配三名專業人員(一名高級工程師及兩名工程師／助理工程師)到負責高鐵香港段項目的工程團隊，以及額外調配兩名專業人員(一名高級工程師及一名工程師／助理工程師)到負責沙中線項目的工程團隊，以加強監察兩個項目。

- 完 -

答覆編號

THB(T)028

管制人員的答覆

(問題編號：1612)

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：

就屯門西繞道工程，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 (議員問題編號：8)

答覆：

本署正根據最新的交通預測、屯門區議會及其他持份者的意見，檢討屯門西繞道工程，並已於2015年3月3日向屯門區議會介紹繞道連接屯門40區與青田路的修訂走線。因應屯門區議會的最新意見，本署將進一步檢討屯門西繞道工程。繞道的工程計劃及開支預算已包括在檢討之內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0166)

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：

在本綱領內，政府當局聲稱在2015-16年度會繼續監督廣深港高速鐵路香港段的工程進度，而據了解路政署鐵路拓展處轄下鐵路拓展部2-3負責上述工作，政府當局可否告知本會，在二零一五至一六年度，專責廣深港高速鐵路的路政署鐵路拓展處轄下鐵路拓展部2-3的主要職責、運作開支、人手編制、全年薪酬預算開支分別為何？

提問人：陳偉業議員 (議員問題編號：43)

答覆：

鐵路拓展部2-3由總工程師／鐵路拓展2-3領導，負責規劃和實施廣深港高速鐵路香港段(高鐵香港段)工程項目，包括相關必要公共基建工程的實施工作。該部的主要職務和職責包括 –

(a) 監督委託予香港鐵路有限公司(港鐵公司)的高鐵香港段工程項目的規劃、設計、實施及運作；
(b) 管理高鐵香港段工程項目相關的工務計劃項目，包括相關的必要公共基建工程，例如接駁西九龍總站的行人連接系統；
(c) 與港鐵公司管理建造高鐵香港段工程的委託協議書，以及解決期間的申索和糾紛；
(d) 透過監察及核證顧問，監察港鐵公司就高鐵香港段在工程及財務方面採取的策略、程序和計劃是否妥當；
(e) 預備在有關條例下為方案刊登憲報的法定工作；
(f) 協調其他政策局／部門，以及解決與高鐵香港段工程有關的配合事宜；以及
(g) 監察及審視港鐵公司就高鐵香港段建造工程合約的申索進行的審批。

路政署透過內部人員調配，以及監察及核證顧問的協助，以監察高鐵香港段工程項目的落實。截至2015年3月，該部有一名總工程師／鐵路拓展2-3、五名高級工程師、八

名工程師及一名助理工程師，薪酬預算總開支為1,400萬元。該部亦有若干支援人員，但該等人員不單為鐵路拓展部2-3提供服務，亦服務鐵路拓展處的其他分部。

- 完 -

答覆編號

THB(T)030

管制人員的答覆

(問題編號：0167)

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：

在本綱領的二零一五至一六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) 涉及上述事項的二零一五至一六年預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員 (議員問題編號：44)

答覆：

問題提及的跨境基礎設施的發展是指廣深港高速鐵路項目。就這項目的實施，路政署與內地有關當局成立了多個聯絡小組。有關支出由內部資源分攤。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0168)

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：

據了解，路政署轄下的鐵路拓展處負責本綱領內的工作，政府當局可否告知本會，2015-16年度路政署轄下的鐵路拓展處的主要工作、運作開支、人手編制及全年薪酬預算開支分別為何？

提問人：陳偉業議員 (議員問題編號：45)

答覆：

2015-16年度，鐵路拓展處的主要工作為：

(a) 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；
(b) 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；
(c) 推展《鐵路發展策略2014》建議的鐵路計劃；
(d) 審核香港鐵路有限公司就實施鐵路計劃而提交的方案，包括工程計劃預算；
(e) 就跨境基礎設施的發展，與內地機關協調；以及
(f) 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。

路政署調配內部人力資源(截至2016年3月31日的人手編制為131人)，加上顧問公司在一些專門工作上的協助，監察鐵路項目的實施。鐵路拓展處在2015-16年度的運作開支(包括員工薪酬)約為1.126億元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0712)

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：

就路政署監督沙田至中環線的進度，確保該等項目能及時完成的工作，請提供以下資料：

1. 就沙中線的沙田段、黃大仙段、九龍城段、紅磡段、過海段及港島段各分段現時及今年目標完成的累積百分比為何；並列出各分段的工程困難；

2. 因應高鐵超支的經驗，會否考慮在沙中線的往後的工程合約僱用獨立工料測量師按工程完成量核實應付的工程費用；及

3. 就沙中線土瓜灣站地盤發現的J2古井和引水槽，受影響的工程合約為何；整個站內的工程是否需要全面暫停，有否其他部分能夠繼續施工，詳情為何；預計有關工程甚麼時候全面恢復？

提問人：陳婉嫻議員 (議員問題編號：39)

答覆：

1. 據香港鐵路有限公司(港鐵公司)表示，截至2014年年底，按所佔工程項目預算支出的百分比計算，沙中線建造工程的規劃及實際進度分別為34%及23%。現將沙中線各分段土木工程的主要施工困難表列如下。

沙中線分段	主要施工困難
沙田段	• 土地狀況困難，影響顯徑至馬仔坑之間的隧道工程進度
黃大仙段	• 地質狀況複雜，影響黃大仙地區的隧道工程進度 • 地質狀況複雜，加上地底公用設施十分擠迫，影響連接慈雲山地區與鑽石山港鐵站的行人設施工程進度
九龍城段	• 由於土瓜灣站的考古及保育工作的影響，土瓜灣站的建造工程及土瓜灣與何文田之間的隧道工程受到延誤
紅磡段	• 地質狀況複雜，而且現有紅磡站平台之下的施工空間有限

沙中線分段	主要施工困難
	· 工程貼近運作中的鐵路線及車站構築物
過海段	· 在維多利亞港的海床移除大量硬土，以便進行沙中線的隧道建造工程
港島段	· 進行備置工程，以便預留彈性配合在會展站上蓋建造新的會議設施 · 與灣仔發展計劃第二期的填海工程和中環灣仔繞道的隧道工程配合十分複雜

2. 政府把沙中線的建造工程委託港鐵公司負責，並由路政署密切監察港鐵公司的工作。路政署委聘了獨立而聘有工料測量師的監察和核證顧問，協助監察和核實沙中線項目的開支。有關的監察和核證顧問定期就所有沙中線工程合約進行財務審計。

3. 興建沙中線土瓜灣站的工程是港鐵公司的建造合約第1109號 ─ 「九龍城段車站及隧道工程」的一部分。合約包括建造土瓜灣站、馬頭圍站及兩條各長約1.6公里由土瓜灣站至何文田站以鑽挖機建造的隧道。為了盡量減低對土瓜灣站的考古及保育工作的影響，土瓜灣站部分進行中的隧道鑽挖機豎井挖掘工程及土瓜灣站部分建造工程暫停了約7至11個月。古物事務監督(即發展局局長)於2014年12月8日就土瓜灣站遺蹟的保育方案作出決定，將大部分的遺蹟予以原址保留。因應有關決定，港鐵公司現正就土瓜灣站的設計及施工次序進行修訂。港鐵公司估計，受到土瓜灣站的考古及保育工作的影響，沙中線大圍至紅磡段工程至少延誤11個月，並額外增加至少41億元開支。港鐵公司現正就整個沙中線項目的支出進行檢討，以便送交路政署審核。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1385)

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：

路政署在預算案中指出，按照香港鐵路有限公司的最新評估，廣深港高速鐵路香港段預計於2017年年底投入服務，請告知：

a. 根據港鐵公司提供予路政署的資料，高鐵香港段於2017年年底投入服務時，是以按照2010年工程開展時計劃的通車方案，抑或是其後提出的局部啟用方案通車？

b. 高鐵香港段能否實行「一地兩檢」或會影響高鐵香港段西九龍總站的建造進度，政府對於「一地兩檢」能否落實有否時間表或任何死線？現時「一地兩檢」的商討進度為何？

c. 一旦「一地兩檢」無法落實，政府有否任何的後備方案，令高鐵香港段不致淪為「快一點的直通車」？

提問人：范國威議員 (議員問題編號：34)

答覆：

a. 按照原來的計劃，在高鐵香港段啟用時，西九龍總站的15條行車軌會有十條投入服務，餘下的五條行車軌可能待數年後需求增長時加入服務。按照香港鐵路有限公司(港鐵公司)現時的計劃，高鐵香港段在2017年啟用時正是採用這種安排。港鐵公司在2013年建議的「局部通車方案」提出在「第一天」通車時，只啟用15條行車軌中的六條，但該方案從未獲政府接納。

b.及c. 在高鐵香港段的西九龍總站邊界管制設施實施一地兩檢的構思，旨在讓內地人員可在該站執行內地的入境及清關程序，以及相關的內地法例。在律政司司長帶領下，運輸及房屋局和有關政策局及部門現正積極研究該等及其他問題，並與內地有關機關進行商討。由於工作性質複雜，磋商和研究相關問題需時，有關工作現時仍在進行中。我們會務求在高鐵香港段於2017年年底或之前通車時，可於西九龍總站實施「一地兩檢」。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)034

管制人員的答覆

(問題編號：1386)

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：

路政署一直負責監察港珠澳大橋在大陸的大橋主體工程進度，請告知：

a. 路政署與內地當局有何機制，以讓路政署監察內地段港珠澳大橋的主體工程進度？

b. 根據路政署現有的評估，港珠澳大橋在內地的大橋主體工程進度是否符合預期？如不符合，進度較預期落後多少時間？

提問人：范國威議員 (議員問題編號：33)

答覆：

根據三地政府的協議，由三地政府共同成立的港珠澳大橋管理局負責大橋主體的建造、營運、管理和保養。港珠澳大橋管理局必須不時向三地政府匯報工程進展。三地政府會定期會面，以監察大橋主體及三方相關工程的施工進度。

據運輸及房屋局局長於今年1月16日在立法會交通事務委員會所述，三地政府聯合工作委員會(「三地委」)認為，整項港珠澳大橋工程要在2016年年底或之前完工，難度甚大。三地委及港珠澳大橋管理局會對項目的工程計劃進一步作出深入及客觀的分析。此外，廣東省發展和改革委員會主任李春洪在今年2月10日舉行的廣東省第十二屆人民代表大會第三次會議的記者會上表示，由於港珠澳大橋工程遇到很多不可預見的困難及技術問題，要項目在2016年年底或之前投入服務看來非常困難。

- 完 -

答覆編號

THB(T)035

管制人員的答覆

(問題編號：1403)

總目：　(60) 路政署

分目：　(272) 公共照明的電力供應

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：

2014-15年度政府用於公共照明的電力供應的支出，比核准預算超出一千萬港元，請告知：
政府用於公共照明的電力供應的支出逐年遞增，2015-16年預算更大幅增加一千二百四十萬港元，當中的原因為何？政府有何方法節省相關的電費開支？

提問人：范國威議員 (議員問題編號：35)

答覆：

分目272公共照明的電力供應涵蓋所有道路設施的電力支出，包括公共照明、交通燈、行人天橋及行人隧道的升降機及自動梯，以及公共交通交匯處的通風系統。2014-15及2015-16年度電費支出增加大致是由於一家電力公司在2015年加價，「人人暢道通行」計劃增建的升降機，以及按計劃提升某些公共交通交匯處的通風設施。

路政署一直在探討節省公共照明用電量的方法，並付諸實行，包括採用具備能源效益的電燈，以及在顧及公眾是否接受及電燈的成本效益的情況下，在合適的地點採用低功率的電燈。本署會繼續注意科技的發展，並探討更多方法，以節省用電量和提高能源效益。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)036

管制人員的答覆

(問題編號：1404)

總目：　(60) 路政署

分目：　(272) 公共照明的電力供應

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：

請以表列形式，列出過去3年，路政署於全港18區收到有關路燈過光的投訴數字，及詳情；

2014	投訴個案總數	仍在處理中	成功調低光度
中西區			
灣仔			
東區			
南區			
九龍城			
黃大仙			
觀塘			
油尖旺			
深水埗			
荃灣			
葵青			
西貢			
沙田			
大埔			
北區			
屯門			
元朗			
離島			

2013	投訴個案總數	仍在處理中	成功調低光度
中西區			

灣仔			
東區			
南區			
九龍城			
黃大仙			
觀塘			
油尖旺			
深水埗			
荃灣			
葵青			
西貢			
沙田			
大埔			
北區			
屯門			
元朗			
離島			

2012	投訴個案總數	仍在處理中	成功調低光度
中西區			
灣仔			
東區			
南區			
九龍城			
黃大仙			
觀塘			
油尖旺			
深水埗			
荃灣			
葵青			
西貢			
沙田			
大埔			
北區			
屯門			
元朗			
離島			

提問人：范國威議員 (議員問題編號：35)

答覆：

2012、2013及2014年，路政署分別接獲7宗、17宗及12宗燈光過強的投訴。這些投訴約90%是與燈光射進個別住宅內有關。我們已因應有關情況採取不同的改善措施，即安裝光度較低的路燈，安裝遮光板避免燈光散射，以及把路燈遷移。過去三年所收到投訴的地區分布和採取的跟進行動如下：

地區	**接獲的投訴**	**跟進行動**		
		減低燈光強度	**安裝遮光板**	**遷移路燈**
	2012 / 2013 / 2014年個案數目			
中西區	1/1/1	-/-/1	1/1/-	-/-/-
灣仔	-/1/-	-/-/-	-/1/-	-/-/-
東區	2/4/1	1/1/1	1/3/-	-/-/-
南區	1/-/1	-/-/1	-/-/-	1/-/-
九龍城	1/-/-	-/-/-	1/-/-	-/-/-
黃大仙	-/1/-	-/-/-	-/1/-	-/-/-
觀塘	-/1/-	-/-/-	-/-/-	-/1/-
油尖旺	-/-/-	-/-/-	-/-/-	-/-/-
深水埗	-/1/-	-/1/-	-/-/-	-/-/-
荃灣	-/1/1	-/1/1	-/-/-	-/-/-
葵青	1/-/-	-/-/-	1/-/-	-/-/-
西貢	-/-/1	-/-/1	-/-/-	-/-/-
沙田	-/2/1	-/2/1	-/-/-	-/-/-
大埔	-/1/-	-/1/-	-/-/-	-/-/-
北區	-/-/-	-/-/-	-/-/-	-/-/-
屯門	-/-/-	-/-/-	-/-/-	-/-/-
元朗	-/3/5	-/3/4	-/-/-	-/-/1
離島	1/1/1	-/1/1	1/-/-	-/-/-
總計	**7/17/12**	**1/10/11**	**5/6/-**	**1/1/1**

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1405)

總目： (60) 路政署

分目： (272) 公共照明的電力供應

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：

路政署曾承諾於全港各區實行試驗計劃，測試發光LED路燈的表現及成本效益，並會於2014年年初監察及檢討試驗結果，以決定未來使用發光二極管路燈的程度。有關計劃的試驗結果為何？政府會否在2015年將合適的路燈改裝為較低瓦數的LED路燈？

提問人：范國威議員 (議員問題編號：35)

答覆：

據悉，發光二極管(LED)路燈在顯色及可靠性方面，均應較高壓鈉光燈(現時普遍在香港採用)為優，但由於合乎所需的產品核證(例如照明測試、產品安全及保障方面的核證)的LED路燈價格非常高昂，其成本效益低。儘管如此，路政署仍在2009年展開試驗計劃，並一直密切監察試驗計劃在7個地區(即東區、灣仔、九龍城、觀塘、北區、西貢及沙田區)所安裝的合共160盞LED路燈的表現。至今，試驗計劃亦得出相同的結論。

根據最新的市場情況，低及中瓦數LED路燈的價格已大幅下降，但仍高於低及中瓦數的高壓鈉光燈。儘管低及中瓦數LED路燈因顯色性較佳而可收節能之效，但現時其成本效益仍未高至足以支持大規模使用。

另一方面，市面上只有三數個型號的高瓦數LED路燈，而且其價格遠較高瓦數高壓鈉光燈昂貴，因此現階段未有充分理據支持使用高瓦數LED路燈。

今年，我們會繼續根據試驗計劃，視乎情況安裝更多低及中瓦數LED路燈，以期進一步評估LED路燈的表現及成本效益。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0811)

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：

道路設施經常被批評管理不善，但路政署卻指在快速道路及高流量街道，每年至少包括兩至四次檢查及清除過盛植物、清潔標誌和檢查欄杆、屏障及花槽等。請告知本會：

(1) 那些屬於並非快速道路而又非「高流量街道」，目前共有多少條街道列入此範圍，當中上述日常管理工作又為何？

(2) 公眾經常投訴，包括路旁植物阻礙交通標誌，以及馬路隔音屏障、政府斥資的巴士轉車站及行人天橋支架等都滿佈塵埃，但「衡量服務表現的主要準則」中，最多只見管理次數而非成效。目前上述位置的清理工作為何，又如何證明來年預算中，能有效處理相關投訴？

提問人：何俊仁議員 (議員問題編號：34)

答覆：

(1) 路政署以定期合約方式僱用承辦商負責保養所有公用道路，包括清理街道設施。香港街道的總長度約為2 100公里，當中約有140公里是快速公路，另外約120公里被列入高交通流量街道，其檢查和例行維修保養工作須較經常進行。除此以外的1 840公里道路每隔半年進行例行保養工程一次，如清潔街名牌、交通標誌、路線指示標誌、欄杆、屏障及花牆。

(2) 路政署負責保養快速公路沿途及路旁斜坡的植物，以及清理道路構築物及街道設施。這些保養工作包括修剪生長過盛影響交通的植物、清潔隔音屏障、行人天橋，以及由路政署保養的公共交通交匯處的街道設施。上述保養工程外判予地區為本的定期保養合約承辦商，有關保養合約均清楚訂明保養工程規定的標準。路政署會定期監察承辦商的表現，確保其工作達至規定的標準。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0765)

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：

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，就所有興建中的鐵路、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，按興建中的鐵路及所有道路工程分類，工人、外勞及施工安全數字：
   - i. 開始至今所發生工業意外數目
   - ii. 就意外類別的意外分項數字
   - iii. 意外索償數字及獲批的金額
   - iv. 專業／技術人員、工人數目，按本地及非本地人員列出
   - v. 專業／技術人員、工人短缺的數目

(2) 過去三個年度，署方就各個工程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？

提問人：郭偉强議員 (議員問題編號：21)

答覆：

(1) (i)及(ii) 根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供的資料，現將廣深港高速鐵路香港段(高鐵香港段)、西港島線、南港島線(東段)、觀塘線延線及沙中線工程項目在過去三個財政年度有關工業意外的資料表列如下。

2012-13 至 2014-15 年度 (截至 2014 年 12 月底) / 鐵路工程	工業意外總數	意外分類			
		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
高鐵香港段	395	203	90	98	4
西港島線	125	31	42	36	16
南港島線(東段)	189	53	63	47	26
觀塘線延線	44	22	9	12	1
沙中線	114	48	16	35	15

(iii) 上述鐵路工程的意外是由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。現時我們並無所要求的資料。

(iv)及(v) 上述工程項目的建造工人是由港鐵公司或其承建商聘用。過去三個曆年，每個項目平均每日的受僱工人數目及與規劃人數相比的短缺工人數目表列如下。然而，我們未有劃分本地與非本地工人的資料。

鐵路工程	平均每日的受僱工人數目			與規劃人數相比的短缺工人數目		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014
高鐵香港段	3 592	5 013	5 268	538	1 869	1 869
西港島線	1 192	1 781	1 559	564	310	0 [(a)]
南港島線(東段)	1 186	1 986	2 451	329	193	0 [(a)]
觀塘線延線	400	619	1 109	121	297	394
沙中線	613	1 997	3 537	74	675	1 307

註(a)：由於西港島線及南港島線(東段)工程計劃延誤，承建商在2014年聘用的工人數目多於規劃人數，以加快土木工程的進度。

(2) 港鐵公司須根據有關法例、規則及項目指引監督其承建商施工。港鐵公司已為每項鐵路項目設立一個安全監督小組，密切監察工地安全措施的實施，包括實地視察和查核是否遵照安全規定施工。路政署則進行實地視察，以監察港鐵公司的工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1554)

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：

請政府按下表，提供「人人暢道通行計劃」加建無障礙通道設施的工程資料：

區議會分區	工程地點	工程進度	預算工程開支	預計落成日期

提問人：林健鋒議員 (議員問題編號：44)

答覆：

多年來，政府因應平等機會委員會的建議，為公共行人道(即由路政署保養的公共行人天橋、高架行人道及行人隧道)設置無障礙通道設施(稱為「原有計劃」)。原有計劃餘下的154個項目仍在繼續進行，預計當中大部份會如期在2018年或之前分階段完成。截至2015年2月28日，這些項目有10個已經完工，74個在施工中，35個預期會在2015-16年度動工。至於餘下的35個項目的建造工程，則會在完成設計並獲區議會支持之後盡快展開。

2012年8月，政府推出新的「人人暢道通行」計劃，進一步優化現時由路政署保養的公共行人道的無障礙通道設施。公眾人士提出了在約250條公共行人道設置升降機的建議。我們在2013年上半年就落實區內由公眾提出的建議的優次，諮詢全港18區區議會。每區區議會已選出三條公共行人道為優先進行的項目(稱為「擴展計劃」)。我們已大致完成由區議會選出的優先項目的技術可行性研究及勘察研究工作，並於2014年首季向各個區議會匯報研究結果和初步建議。經確定技術可行並獲有關區議會支持的項目已展開詳細設計工作，預計大部份的建造工程會於2017至2018年期間陸續完工。截至2015年2月28日，這些優先項目有一個在施工中，46個預期會在2015-16年度動工。至

於餘下的10個優先項目的建造工程，則會在完成勘察研究及設計工作並獲有關區議會支持之後盡快展開。

2011-12、2012-13、2013-14及2014-15年度，用於實施「人人暢道通行」計劃的開支分別為660萬元、2,850萬元、2.322億元及5.584億元(預算數字)，有關開支用於進行技術可行性研究／勘察研究、設計、建造工程及監督建造工程。2015-16年度，「人人暢道通行」計劃的預算開支為8.40億元。

「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	橫跨干諾道中於無限極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
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

路政署結構編號	位置
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
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	於藍田巴士總站和藍田港鐵車站近匯景花園
KF44	橫跨協和街近祥和苑
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

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
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
KS12	橫跨彩虹道近樂善道
K36	於蒲崗村道橫跨龍翔道
K8	沿鳳舞街橫跨龍翔道
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	橫跨科學館道及康達徑沿科學館徑
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

路政署結構編號	位置
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	橫跨大埔公路近火炭路
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

路政署結構編號	位置
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)
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	屯門公路連接橋N874近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
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

路政署結構編號	位置
東區	
HF63	橫跨柴灣道近山翠苑
HF163	橫跨小西灣道近富欣道
HF92&HF92A	橫跨東區走廊近鰂魚涌公園
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
KS52	橫跨達之路近桃源街
KF97	橫跨大埔道近大窩坪道
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

路政署結構編號	位置
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	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和智順里
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	
NF288	橫跨西樓角路近荃灣港鐵站A出口
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

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)041

管制人員的答覆

(問題編號：3100)

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：

A) 請政府提供過去3年路政署委託顧問公司進行研究的資料。

2012-13

研究項目	招標時接獲的標書總數	顧問費用	研究進行期間	顧問報告預測與實際工程落實時的差異之處

2013-14

研究項目	招標時接獲的標書總數	顧問費用	研究進行期間	顧問報告預測與實際工程落實時的差異之處

2014-15

研究項目	招標時接獲的標書總數	顧問費用	研究進行期間	顧問報告預測與實際工程落實時的差異之處

B) 近年多項鐵路工程進度延誤，政府按甚麼標準，比較工程實施情況與顧問報告的研究結果，確保研究質素有助落實鐵路發展計劃？

提問人：林健鋒議員 (議員問題編號：45)

答覆：

按照香港鐵路有限公司(港鐵公司)與政府簽訂的委託協議／工程項目協議，港鐵公司負責實施有關的鐵路工程計劃。因此，港鐵公司在設計階段擬備項目的實施計劃，並把建造工程的實際進度與實施計劃作出比較。路政署負責監察港鐵公司實施鐵路工程計劃的工作，並由顧問公司協助監察一些專門的工作。這些由政府委聘的顧問公司負責按照港鐵公司所擬備的實施計劃監察建造工程的進度，以及找出須予改善的不足之處，以提升工程的質量。

- 完 -

答覆編號

THB(T)042

管制人員的答覆

(問題編號：0264)

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：

2014年至今，在13份工程合約中，仍有3份未有按議定計劃展開，請問該等合約涉及甚麼項目，各項的工程費用為何，以及預算有何進展？

提問人：劉皇發議員 (議員問題編號：6)

答覆：

正如路政署的管制人員報告所述，在2014年，13份工程合約中四份未有按議定計劃展開。

該四份合約中，三份屬於港珠澳大橋香港口岸的基建及建築工程合約，而三份合約當中，兩份分別於2015年2月及3月，以22.596億元及76.572億元的合約價格批出，另一份則正在招標。

餘下的一份合約有關西九龍填海發展的道路改善工程(第一期)。該項目的撥款建議已於2015年1月9日獲立法會工務小組委員會通過，並於2015年2月27日獲財務委員會核准，獲核准的項目預算為8.458億元。合約已於2015年3月批出。

- 完 -

答覆編號

THB(T)043

管制人員的答覆

(問題編號：2507)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 鐵路發展、(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：

1) 綱領(3)列出路政署在2015/16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。
2) 綱領(4)列出在2015/16年度內，路政署將會繼續「為跨境道路工程計劃設立和維持測量控制網」。請闡釋測量控制網的內容及範疇。

提問人：梁家傑議員 (議員問題編號：3)

答覆：

1) 有關跨境基礎設施的發展方面，我們與相關的內地機關設立了不同的聯絡小組，以落實廣深港高速鐵路項目。有關支出由內部資源分攤。

2) 「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。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)044

管制人員的答覆

(問題編號：2889)

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：

有關就興建上坡地區自動扶梯接連系統及升降機問題上，上環磅巷的自動扶梯接連系統項目引起了較大的爭議，未知現時的進度如何？早前有團體建議改以聯同東華醫院重建一同考慮，即類似港鐵西港島線的快速升降機代替扶手梯計劃從而減少對古蹟及社區的影響同時平衡無障礙交通需要，未知貴署曾否或計劃進行可行性研究？

提問人：毛孟靜議員 (議員問題編號：37)

答覆：

經分析公眾對磅巷自動扶梯連接系統原來方案的意見後，我們制定了初步優化方案，以處理公眾關注的事項，並於2015年1月諮詢中西區區議會的意見。中西區區議會普遍支持該方案，並要求我們盡早就方案再諮詢公眾。本署現正安排舉行公眾論壇，就項目的推展作出諮詢。

至於東華醫院重建計劃，據我們所知，重建計劃仍屬初步構思階段，並無確實的落實時間表及設計，因此，我們現時沒有打算把磅巷自動扶梯連接系統納入東華醫院重建計劃。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0088)

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：

路政署表示截至2016年3月31日，非首長級職位數目會增加33個至2 122個。請告知本會這些新增職位的工作性質、職級和薪酬。

提問人：石禮謙議員 (議員問題編號：12)

答覆：

路政署在2015-16年度會增設33個非首長級職位，這些新增職位的職級、每年員工開支(按薪級中點估計的年薪值)和職責摘要如下：

職級	職位數目	每年員工開支	職責
電子工程師／ 助理電子工程師	1	673,860元	支援港珠澳大橋本地相關項目的實施。
高級測量主任(工料)	1	517,620元	
高級工程師	5	6,112,800元	支援《鐵路發展策略2014》的新鐵路計劃的實施，以及加強監察在施工中的5項鐵路工程計劃的落實。
工程師／助理工程師	6	4,043,160元	
機電工程師／ 助理機電工程師	1	673,860元	
助理文書主任	1	232,920元	
工程師／助理工程師	1	673,860元	支援接管和維修保養東區海底隧道的相關工作。
高級工程師	1	1,222,560元	跟進增加土地供應的措施。
工程師／助理工程師	2	1,347,720元	
工程師／助理工程師	2	1,347,720元	協助交通基建計劃的實施，以支援公共房屋發展。

職級	職位數目	每年員工開支	職責
工程師／助理工程師	1	673,860元	處理接管新界區各新建道路所帶來的工作。
工程督察	1	594,180元	
助理工程督察	1	373,440元	
一級監工(土木工程)	1	307,200元	
二級監工(土木工程)	1	247,200元	
技術主任／見習技術主任(土木工程)	1	238,200元	
助理文書主任	1	232,920元	
高級園境師	1	1,222,560元	處理路政署管理的路旁衰老台灣相思樹的倒塌風險，以及藉重植樹木改善道路景觀。
園境師／助理園境師	1	654,030元	
一級農林督察	1	494,400元	
高級文書主任	1	494,400元	加強行政科在處理人事、招聘及編制事宜方面的文書支援工作。
助理文書主任	1	232,920元	
總計：	**33**	**22,611,390元**	

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0933)

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：

就綱領(1)：基本工程下服務表現下按議定計劃完成的工程合約的指標，請提供以下資料：

1. 運輸及房屋局指出港珠澳大橋興建香港口岸及香港接線的工程有延誤，中環灣仔繞道和東區走廊連接路的工程在今年的施政綱領中亦指出有延誤的風險，但2014年按議定計劃中完成的工程合約卻達到100%，有關的指標如何擬定，並列出上年度所有相關合約的詳情；及
2. 對比上一年按計劃完成的工程合約達百份百，但為何署方今年就該指標設定的目標設定為95%，是否即容許承建商延期完工及超支申索使用應急費用的情況？

提問人：鄧家彪議員 (議員問題編號：20)

答覆：

1. 在2013年，本署預計以下表列的八份工程合約會在2014年完成。其後，由於全部八份工程合約均在2014年完成，故實際表現為100%。

合約編號	合約名稱
HY/2007/17	新界區小型道路工程–第四合約
HY/2008/09	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–舊政務司官邸附近道路交匯處至馬窩)
HY/2009/03	屯門公路市中心段交通改善工程設計及建造
HY/2009/06	正街自動扶梯連接系統
HY/2009/08	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

合約編號	合約名稱
	公路擴闊工程(第一期–馬窩與泰亨之間的路段)
HY/2010/07	為橫跨黃竹坑道近業勤街及橫跨禮頓道及伊榮街之兩條行人天橋，橫跨屯門公路近青桃徑之行車天橋，及橫過百和路近蓬瀛仙館之行人隧道興建升降機
HY/2010/10	大埔太和路近寶雅苑加建隔音屏障工程
HY/2011/12	為橫跨窩打老道近沙福道及橫跨青衣鄉事會路近偉力工業大廈之兩條行人天橋，及橫過香港仔海傍道近香港仔舊大街及橫過大埔道近北河街之兩條行人隧道興建升降機

2. 每年均有若干工程預計會在年內完成。雖然路政署致力使該等工程在該年之內完成，但也會為一些可能發生而不受部門及承建商控制的因素(例如惡劣天氣)預留空間，並按以往的做法把目標定為95%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1907)

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：

2015-16年度內，路政署將會展開下列主要道路工程計劃的建造工程。
– 西九龍填海發展區道路改善工程第一期
– 清水灣道與匡湖居之間的一段西貢公路分隔車道工程及蠔涌區內通路改善工程
就此，政府當局可否告知本會：
(1) 有何措施減低工程進行期間對市民的影響；及
(2) 上述工程的預算開支和預計完工日期？

提問人：田北俊議員 (議員問題編號：47)

答覆：

(1) 路政署致力盡量減低道路工程施工期間對公眾的影響。有關這兩個工程計劃，即「西九龍填海發展區道路改善工程(第一期)」及「清水灣道與匡湖居之間的一段西貢公路分隔車道工程及蠔涌區內通路改善工程」，本署在詳細設計階段已就工程進行交通影響評估，以確定施工期間的交通影響。根據評估結果，若實施適當的臨時交通管理措施，建造工程將不會對有關地區的交通網絡造成重大影響。

本署會在有關的建造合約加入條文，規定承建商實施適當的臨時交通管理措施。為盡量減低建造工程對交通的影響，本署會盡可能在繁忙時間維持現有行車道來往方向的行車線數目。

本署亦會根據獲環境保護署通過的環境影響評估報告 (「西九龍填海發展區道路改善工程(第一期)」項目方面) 及環境研究報告，以及工程檢討報告(「清水灣道與匡湖居之間的一段西貢公路分隔車道工程及蠔涌區內通路改善工程」項目方面)的建議，實施紓減環境影響的措施，以期盡量減低建造活動帶來的環境影響。這些措施包括使用低噪音設備及活動隔音屏障，把建築噪音的影響減至最低水平，

以及定期在工地灑水，減少塵土的產生。

(2) 「西九龍填海發展的道路改善工程(第一期)」項目的預算開支是8.458億元(按付款當日價格計算)。有關撥款的申請已在2015年2月27日獲立法會財務委員會(財委會)批准，我們計劃在2015年3月展開建造工程，在2018年年中或之前完工。

「清水灣道與匡湖居之間的一段西貢公路分隔車道工程及蠔涌區內通路改善工程」項目的預算開支是17.744億元(按付款當日價格計算)。若在2014-15年度立法會會期內獲財委會批准撥款申請，我們計劃在2015年第三季展開建造工程，在2020年年底或之前完工。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3180)

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：

在2015-16年度，路政署將會就跨境設施的發展，與內地協調。就此，政府當局可否列出已落實和計劃中的項目和涉及的開支分項？

提問人：田北俊議員 (議員問題編號：48)

答覆：

問題提及的項目為廣深港高速鐵路工程。本署與相關的內地機關設立了若干聯絡小組，以協調項目的落實。有關支出由內部資源分攤。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1145)

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：

路政署提供衡量服務表現中有關“確保沙田至中環線及時於二零二零年或之前完成(工作開始以來完成的百分率)”是以整個沙田至中環線為計算。由於沙田至中環線是包括仍未開始工程的紅磡至港島段，所以未能準確地反映現在進行中沙田至紅磡段的工程累積進度。當局可否提供沙田至紅磡段的累積進度百分率？以及沙田至紅磡段預計投入服務的日期？而沙田至紅磡段以及紅磡至港島段是否可以按原有計劃，原有時間表，原有預算完成？如否，原因為何？

提問人：謝偉銓議員 (議員問題編號：42)

答覆：

沙中線包括以下兩段：(a)大圍至紅磡段：這一段將馬鞍山線延伸，從大圍經東南九龍，延伸至紅磡連接西鐵線；及(b)紅磡至金鐘段：這一段將東鐵線延伸，從紅磡橫過維多利亞港，至灣仔北及金鐘。大圍至紅磡段原來的目標通車日期為2018年12月，紅磡至金鐘段則為2020年12月。

截至2014年年底，按所佔工程項目預算支出的百分比計算，沙中線的實際累計進度為23%。

沙中線大圍至紅磡段方面，香港鐵路有限公司(港鐵公司)估計，由於受到土瓜灣站的考古及保育工作影響，完工日期很可能要延遲最少11個月，以及造成最少41億元的額外開支。現時，大圍至紅磡段的目標通車日期是2019年。

沙中線紅磡至金鐘段方面，通車日期很大可能會延遲至2021年，以預留彈性在會展站上蓋興建會議中心，以及配合灣仔發展計劃第二期的填海工程及中環灣仔繞道的隧道工程。

港鐵公司現正就整個沙中線項目的支出進行檢討，以便送交路政署審核。由於現時沙中線的應急款項不足以應付考古及保育工作引致的額外開支，我們稍後會向立法會申請額外撥款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2625)

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：

2014-15年度及2015-16年度涉及「推展《鐵路發展策略 2014》建議的鐵路計劃」的開支及人員編制為何? 現時計劃內各項目的研究進展為何? 路政署預計何時才何就個別項目諮詢公眾或向立法會申請撥款進行可行性研究或其他前期工程? 計劃內東九龍線又預計何時可正式展開工程?

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：20)

答覆：

在2014-15年度，路政署調配內部人員實施《鐵路發展策略2014》建議的鐵路計劃，而在2015-16年度亦會以相同的方式處理有關工作。

我們已經開始就實施北環線、東九龍線和屯門南延線，與香港鐵路有限公司展開商討，並以《鐵路發展策略2014》初步建議的落實時間作為參考。在任何新鐵路方案定案前，我們會按既定的程序，在有關詳情備妥之後，就鐵路方案的詳細走線、車站地點、實施模式、預算開支、融資方式及落實的時間表，徵詢公眾的意見。

一如《鐵路發展策略2014》所述，作為規劃參考，東九龍線初步建議的落實時間為2019至2025年。儘管如此，個別鐵路計劃的實施仍須視乎有關計劃的詳細工程、環境和財務研究結果，以及最新的客運需求評估和當時可供運用的資源而定。

- 完 -

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：

請告知本委員會：

1) 負責廣深港高速鐵路工程香港段的監督及核證顧問的合約何時完結；
2) 2015-16年度，有沒有預留款項支付予負責廣深港高速鐵路工程香港段的監督及核證顧問？如有，有關的款項開支為何？

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：39)

答覆：

1) 廣深港高速鐵路香港段項目的監察及核實顧問服務合約原本將於2016年第一季期滿，鑑於項目出現延誤，路政署會因應情況檢討監察及核實顧問服務合約的年期。

2) 在2015-16財政年度，政府已為監察及核實顧問服務預留了足夠的撥款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2645)

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：

請告知本會2015-16預計支付予下列人士的薪金、津貼及工作相關津貼，包括：
1) 路政署署長；及
2) 鐵路拓展處處長。

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：40)

答覆：

兩個職位截至2015年3月的薪級如下：

職級	每月薪幅
路政署署長	214,000元 – 220,350元 (首長級薪級第6點)
鐵路拓展處處長	168,300元 – 183,700元 (首長級薪級第3點)

兩個首長級職位的津貼或工作相關津貼方面，並無有關的分項數字。

- 完 -

答覆編號

THB(T)053

管制人員的答覆

(問題編號：1083)

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：

在本綱領的 2015-16 年度需要特別留意的事項內，當局稱會繼續為鐵路項目處理補償申索，當局可否告知本委員會：(1)涉及此事項的 2015-16 年度預算運作開支為何；以及(2)所涉及的人事編制及預算薪酬開支為何？

提問人：盧偉國議員 (議員問題編號：29)

答覆：

我們沒有處理鐵路項目的補償申索方面的運作開支的分項數字。然而，在 2015-16 年度，預算調配在這方面的人手相當於約 21 名全職人員。在 2015-16 年度的預算員工開支約為 1,500 萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1616)

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：

(a) 海事處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為何？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 (議員問題編號：12)

答覆：

(a) 海事處去年舉辦的各類型與船務有關的考試及相關應考人數的資料如下：

合格證明書種類	**2014年應考人數**
遠洋合格證書	
一級甲板高級船員	17
二級甲板高級船員	42
三級甲板高級船員	132

一級輪機師	23
二級輪機師	31
三級輪機師	22
內河航行合格證書	
一級甲板高級船員	12
二級甲板高級船員	24
三級甲板高級船員	68
一級輪機師	0
二級輪機師	41
三級輪機師	13
本地合格證明書	
一級船長	6
二級船長	210
三級船長	465
一級輪機操作員	0
二級輪機操作員	63
三級輪機操作員	362
遊樂船隻操作人合格證明書	
遊樂船隻一級操作人	306
遊樂船隻二級操作人	8 055
類型級別證明書	
內河航行船長	62
內河航行大副	93
內河航行夜視員	50
內河航行輪機長	10
本地船長	0
本地船長(助理)	0
本地輪機操作員	0
總數	**10 107**

(b) 總括而言，2014年在遠洋航運方面，合資格的營辦商有16間，共僱用持有證書的香港註冊海員89名，而海員的年齡中位數為40歲。至於內河航運方面，在2014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576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。

- 完 -

答覆編號

THB(T)055

管制人員的答覆

(問題編號：1617)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本設施

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題：

就改善港口基礎設施方面：

(a) 請分別列出現時正在規劃的港口及其相關設施項目為何?每個項目分別涉及的資金為何?進度為何?

(b) 有關設施預期將會如何增加日後的貨櫃吞吐量?請簡述之。

提問人：陳鑑林議員 (議員問題編號：13)

答覆：

(a) 政府現正進行葵青貨櫃港池及其進港航道的疏浚工程。該項目的預算工程開支為4.882億元。工程在2013年8月展開，預計於2016年年初完成。

(b) 工程完成後，葵青貨櫃港池及其進港航道的水深將由現時的15米增至17.5米。屆時不論潮汐漲退，新一代特大型貨櫃輪都可以進出葵青貨櫃碼頭。

- 完 -

答覆編號

THB(T)056

管制人員的答覆

(問題編號：1637)

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：

預算中提到今年將會「落實更換／提升香港船隻航行監察服務系統的計劃，以提升香港水域內船舶航行安全，往來交通暢順」。今年預留給這項計劃的開支是多少？

提問人：陳鑑林議員(議員問題編號：43)

答覆：

立法會財務委員會於2012年4月20日通過「更換／提升香港船隻航行監察服務系統」為數5.582億元的撥款申請。2015-16年度的預計開支為1.03億元，供進行船隻航行監察中心的裝修工程和購置船隻航行監察及雷達系統。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)057

管制人員的答覆

(問題編號：1638)

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：

預算中提到，海事處致力於「保持香港船舶註冊的素質」。過去5年，政府收到的香港船舶註冊申請分別是多少？各年分別有多少申請獲得批准？

提問人：陳鑑林議員 (議員問題編號：44)

答覆：

過去5年，香港特別行政區政府收到的船舶註冊申請和批准的申請載於下表：

年份	收到的申請	批准的申請
2010	363	354
2011	439	430
2012	391	368
2013	298	281
2014	260	221

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0985)

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：

就本地船隻停泊處及避風泊位事宜，請告知：

(a) 對比2013-14年度，全港14個避風塘的面積在2014-15年度有否變動？允許總長度為30.4米、50米及75米的避風塘面積有否變動？

(b) 2014-15年度，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、遊艇、貨船及其他類別船隻數量分別為何？

(c) 過去4年(2011-12至2014-15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) 2014-15年度，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 (議員問題編號：2)

答覆：

(a) 在憲報公布的全港14個避風塘在2014-15年度的面積與2013-14年度相同。船隻允許總長度分別為30.4米、50米及75米的避風塘面積亦維持不變。

(b) 《商船(本地船隻)條例》(第548章)自2007年通過成為法例以來，本地船隻即劃分為4個類別。各類別船隻按長度計算的分項數目載於附件I。

(c) 海事處備存各年颱風襲港期間根據觀察所得各個避風塘的最高使用量。在2011、2012、2013和2014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II(a)、(b)、(c)和(d)。海事處並無備存避風塘的平均及最低使用量。

(d) 海事處檢討本地船隻停泊位和避風泊位的工作分3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政府作出建議。由於涉及的工作量龐大，海事處已委託顧問公司負責第一階段的工作。第一階段檢討的開支為1,482,800元。第一階段就本地船隻停泊安排進行的大型統計調查已於2015年2月完成訪問工作，約有5 200艘船隻接受訪問。現正進行後續的數據分析工作，預計約於2015年年中完成。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。

附件I

香港領有牌照船隻[1]按總長度計算的分項數字(截至2014年年底)

船隻種類[2]	總長度(米)		
	≤30.4	**≤50 (累計)**	**≤75 (累計)**
第I類別	317	356	367
第II類別	1 079	1 718	1 802
第III類別	6 181	6 599	6 599
第IV類別	8 908	8 957	8 959

1： 不包括住家船隻。

2：
- 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；以及
- 第 IV 類別－ 遊樂船隻。

附件II(a)

2011年颱風襲港期間觀察所得停泊在避風塘的最高船隻數目

避風塘	第I類別			第II類別							第III類別		第IV類別	內河船隻	政府小輪	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			
香港仔避風塘[註]	33	34	48	0	28	16	0	0	108	38	639	75	375	0	0	**1394**
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**

[註]：香港仔南避風塘及香港仔西避風塘

2012年颱風襲港期間觀察所得停泊在避風塘的最高船隻數目

避風塘	第I類別			第II類別							第III類別		第IV類別	內河船隻	政府小輪	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			
香港仔避風塘[註]	19	60	65	0	57	14	0	0	96	69	602	0	532	0	5	**1519**
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**

[註]：香港仔南避風塘及香港仔西避風塘

2013年颱風襲港期間觀察所得停泊在避風塘的最高船隻數目

避風塘	第I類別			第II類別							第III類別		第IV類別	內河船隻	政府小輪	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			
香港仔避風塘[註]	15	37	15	0	47	8	0	0	91	88	665	0	590	0	6	**1562**
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**

[註]：香港仔南避風塘及香港仔西避風塘

2014年颱風襲港期間觀察所得停泊在避風塘的最高船隻數目

避風塘	第I類別			第II類別							第III類別		第IV類別	內河船隻	政府小輪	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			
香港仔避風塘[註]	10	45	80	3	35	1	0	0	91	83	804	0	750	0	12	**1914**
銅鑼灣避風塘	0	35	3	6	19	2	0	15	4	10	60	0	182	0	2	**338**
長洲避風塘	3	24	0	0	25	3	4	0	7	10	131	45	20	0	3	**275**
喜靈洲避風塘	2	3	0	5	8	2	0	5	0	3	0	0	1	0	1	**30**
觀塘避風塘	2	1	0	11	0	15	0	0	0	4	6	0	4	136*	0	**179**
新油麻地避風塘	18	50	14	110	30	27	0	12	5	35	30	0	62	47	6	**446**
藍巴勒海峽避風塘	0	4	0	30	18	7	0	13	0	30	15	0	14	83	2	**216**
三家村避風塘	0	5	0	0	3	0	0	0	2	0	41	0	8	0	0	**59**
筲箕灣避風塘	5	14	0	0	15	2	0	0	30	0	265	0	23	0	2	**356**
土瓜灣避風塘	3	10	0	42	10	60	0	8	0	61	0	0	4	5	6	**209**
屯門避風塘	0	26	0	90	30	15	10	6	4	45	510	22	23	12	3	**796**
鹽田仔避風塘	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	20	0	2	**23**
船灣避風塘	0	7	0	0	4	0	0	0	0	2	28	40	36	0	10	**127**

*135 艘內地漁船及1艘台灣漁船

[註]：香港仔南避風塘及香港仔西避風塘

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)059

管制人員的答覆

(問題編號：1176)

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：

請當局告知本會：

(a) 過去3年政府船隊在減少環境污染(包括但不限於減少燃料消耗量、廢氣排放量和減少噪音)方面採取了甚麼措施，涉及開支金額為何？

(b) 當局有否評估現行措施是否能滿足社會對政府船隊減少環境污染的期望，如有，詳情為何？如沒有，原因為何？

提問人：梁美芬議員 (議員問題編號：31)

答覆：

(a) 海事處(MD)在環境保護方面恪守國際海事組織(IMO)的規例和本地法例，並繼續在現役政府船隊及新船建造標書中引入相關規定，以減少燃料消耗量、廢氣排放量和噪音污染等。過去3年，政府船舶安裝的各類環保機器及設備包括：

(i) 使用環保引擎，其排放級別符合IMO的排放規例／規定(現有船舶使用第I級和第II級柴油引擎)；

(ii) 揀選一艘MD小輪測試太陽能設備，如照明、暖氣、通風、空調和電力供應；

(iii) 使用以環保物料製造的免保養蓄電池；以及

(iv) 一艘MD小輪使用生物燃料。

上述改善措施屬於船隻定期例行大修的一部分，沒有詳細分列只屬環保措施方面涉及的開支。

(b) 我們的一貫政策是藉着提升政府船舶的效率、節約能源消耗和減少污染以持續改善環境。政府船隊完全符合現時所有環保方面的規定。此外，政府船塢正考慮在建造新政府船舶的招標規格中引入更多環保方面的規定如下：

(i) 利用選擇性催化還原技術控制廢氣排放(藉以去除引擎廢氣中氮氣的氧化物和減少廢氣中的一氧化碳)；以及

(ii) 使用節能電器，例如採用環保製冷劑的雪櫃及空調裝置。

- 完 -

答覆編號

THB(T)060

管制人員的答覆

(問題編號：1302)

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：

在2015-16年度內，為配合2016年7月屆滿的《停泊位特許協議》作出安排，海事處將會就公眾貨物裝卸區的檢討(裝卸區檢討)結果諮詢業界。請告知本會有關工作的詳情，當中有否包括減輕裝卸區的管理成本以降低營運者的經營成本和考慮調低固定資產平均淨值的目標回報率以促進裝卸區的持續發展、有關檢討的最新進展、何時會展開諮詢，以及涉及的開支為何？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：18)

答覆：

海事處正在進行裝卸區檢討。我們將全面檢討裝卸區的運作和管理，以提升效率及成本效益，並為現時的《停泊位特許協議》於2016年年中屆滿後分配裝卸區停泊位制定未來路向。

裝卸區目前的清潔及保安服務均屬外判，適當時候亦會採用八達通泊車收費系統，以進一步減省人手開支。檢討工作預計於2015年年中完成，其後我們會就檢討結果及建議的未來路向諮詢業界、相關的區議會和立法會。檢討工作以內部資源進行，不涉及額外開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1303)

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：

請告知本會過去3個財政年度(2012-13、2013-14及2014-15)各避風塘的平均使用率及所停泊的各類船隻數目。在2015-16年度內，海事處將會繼續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，請告知本會有關檢討的最新進展，檢討能否按所訂的2015年第二季完成並進行諮詢。

提問人：易志明議員 (議員問題編號：19)

答覆：

海事處備存各年颱風襲港期間根據觀察所得各個避風塘的最高使用量。在2012、2013和2014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I(a)、(b)和(c)。海事處並無備存避風塘的平均使用量。

海事處檢討本地船隻停泊位和避風泊位的工作分3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政府作出建議。由於涉及的工作量龐大，海事處已委託顧問公司負責第一階段的工作。第一階段就本地船隻停泊安排進行的大型統計調查已於2015年2月完成訪問工作，約有5 200艘船隻接受訪問。現正進行後續的數據分析工作，預計約於2015年年中完成。整項檢討預計於2015年完成。

2012年颱風襲港期間觀察所得停泊在避風塘的最高船隻數目

避風塘	第I類別			第II類別							第III類別		第IV類別	內河船隻	政府小輪	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			
香港仔避風塘[註]	19	60	65	0	57	14	0	0	96	69	602	0	532	0	5	**1519**
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**

註：香港仔南避風塘及香港仔西避風塘

2013年颱風襲港期間觀察所得停泊在避風塘的最高船隻數目

避風塘	第I類別			第II類別							第III類別		第IV類別	內河船隻	政府小輪	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			
香港仔避風塘[註]	15	37	15	0	47	8	0	0	91	88	665	0	590	0	6	**1562**
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**

註：香港仔南避風塘及香港仔西避風塘

2014年颱風襲港期間觀察所得停泊在避風塘的最高船隻數目

避風塘	第I類別			第II類別							第III類別		第IV類別	內河船隻	政府小輪	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			
香港仔避風塘[註]	10	45	80	3	35	1	0	0	91	83	804	0	750	0	12	**1914**
銅鑼灣避風塘	0	35	3	6	19	2	0	15	4	10	60	0	182	0	2	**338**
長洲避風塘	3	24	0	0	25	3	4	0	7	10	131	45	20	0	3	**275**
喜靈洲避風塘	2	3	0	5	8	2	0	5	0	3	0	0	1	0	1	**30**
觀塘避風塘	2	1	0	11	0	15	0	0	0	4	6	0	4	136*	0	**179**
新油麻地避風塘	18	50	14	110	30	27	0	12	5	35	30	0	62	47	6	**446**
藍巴勒海峽避風塘	0	4	0	30	18	7	0	13	0	30	15	0	14	83	2	**216**
三家村避風塘	0	5	0	0	3	0	0	0	2	0	41	0	8	0	0	**59**
筲箕灣避風塘	5	14	0	0	15	2	0	0	30	0	265	0	23	0	2	**356**
土瓜灣避風塘	3	10	0	42	10	60	0	8	0	61	0	0	4	5	6	**209**
屯門避風塘	0	26	0	90	30	15	10	6	4	45	510	22	23	12	3	**796**
鹽田仔避風塘	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	20	0	2	**23**
船灣避風塘	0	7	0	0	4	0	0	0	0	2	28	40	36	0	10	**127**

*135艘內地漁船及1艘台灣漁船

註：香港仔南避風塘及香港仔西避風塘

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)062

管制人員的答覆

(問題編號：1304)

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：

(a) 就本地領牌船隻檢查及發給本地領牌船隻的驗船證明書，請告知本會在過去3年(2012、2013及2014)

(i) 涉及的各船隻類別數目；
(ii) 服務指標及達標情況；及
(iii) 涉及的人手及開支。

(b) 在2015-16年度，會否增加資源應付預算增加的工作量？如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：20)

答覆：

有關本地領牌船隻的所需資料載於下表：

(a) (i) 檢查次數

	2012年	2013年	2014年
第I類別	783	824	839
第II類別	1 432	1366	1 435
第III類別	504	781	786
第IV類別	82	81	117
總計	2 801	3 052	3 177

發出的驗船證明書數目

	2012年	2013年	2014年
第I類別	395	402	387
第II類別	1 050	1 010	955
第III類別	465	679	683
第IV類別	39	49	60
總計	1 949	2 140	2 085

(ii) 服務指標(A)至(D)的達標情況載述如下：

(A) 在香港境外進行檢查：須有4個工作天通知，服務指標訂於95%。

	2012年	2013年	2014年
達標情況	100%	100%	100%

(B) 在香港境內進行檢查：須有1個工作天通知，服務指標訂於90%。

	2012年*	2013年	2014年
達標情況	97%	94%	98%

*只有7至12月的資料。

(C) 審批新建本地船隻圖則：須在2個月內完成，服務指標訂於90%。

	2012年	2013年	2014年
達標情況	51%	21%	13%

(D) 審批改裝本地船隻圖則：須在1個月內完成，服務指標訂於90%。

	2012年	2013年	2014年
達標情況	25%	14%	7%

(iii) 在2012及2013年，負責執行本地船隻檢查工作的人員包括2名驗船主任及13名驗船督察。在2014年，負責執行本地船隻檢查工作的人員包括2名驗船主任及18名驗船督察。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。

(b) 為應付預算增加的工作量和提升圖則審批的達標情況，海事處已額外分配資源，在2015-16年度以非公務員合約條款聘用4名高級驗船督察。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1305)

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：

就抵港的遠洋船舶，請告知本會過去3年遠洋船舶等候泊岸、泊岸的平均時間及有多少遠洋船舶因輪候時間過長而轉泊鄰近口岸。海事處預算2015年抵港遠洋船舶數目有所增長，政府有否制訂縮短遠洋船舶等候泊岸的措施？如有，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：21)

答覆：

在2012、2013及2014年，遠洋船舶在葵青貨櫃碼頭的平均停泊時間分別為11.8、13.1及14.5小時。

政府並無備存遠洋船舶抵港後等候泊岸的時間，以及因輪候時間過長而轉泊其他港口的遠洋船舶數目。

為提升香港港口的運作效率和競爭力，政府現正與業界合作，以務實和漸進的方式跟進各項改善措施，以支援貨櫃碼頭和整個港口的有效運作。該等改善措施涵蓋《香港港口發展策略2030研究》的建議，包括把昂船洲公眾貨物裝卸區提升為現代碼頭設施；把內河碼頭發展為可供遠洋船舶和內河船隻使用的碼頭；善用葵青貨櫃碼頭周邊土地；以及提供更多躉船泊位，以提升碼頭的營運效率和應付未來轉運量的增長。

此外，政府物色了1幅位於葵涌現時用作港口後勤用途的土地，並已於去年6月委託顧問研究在該處發展主要供貨櫃車及中型／重型貨車使用的多層停車場的可行性，從而釋放更多土地作港口後勤用途，為港口運作提供更佳支援。該項研究預計於2015年年中完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1306)

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：

就抵港的內河貨船，請告知本會過去3年內河貨船等候泊岸及泊岸的平均時間為何。海事處預算2015年抵港內河貨船數目有所增長，政府有否因內河貨船的增加令海上交通越趨繁忙而制訂加強海上交通安全的措施，以減少船隻的碰撞事故？如有，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：22)

答覆：

在2012、2013及2014年，內河貨船在香港港口的平均停留時間分別為39.6、42.7及42.3小時。政府並無備存內河貨船抵港後等候泊岸及泊岸的時間。

由於抵港內河貨船數目可能有所增長，海事處會因應需要在2015-2016年度增加特別行動的次數，以加強規管船隻航行安全。特別行動主要針對超速、違反避碰規則及超額運載乘客或貨物的船隻。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)065

管制人員的答覆

(問題編號：2369)

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：

就此，局方可否以下表方式列出過去3年(2012-13至2014-15年度)，運輸及房屋局局長及副局長以公務理由外訪的支出詳情，包括日期、地點、隨團人員數目、外訪目的、酒店住宿開支、機票開支、膳食開支及該行程總支出；如有獲贊助的開支(如有的話)，則列出贊助開支數量及贊助人？

外訪日期	外訪地點	隨團人員數目	外訪目的	酒店住宿開支	機票開支	膳食開支	行程總支出

提問人：陳志全議員 (議員問題編號：25)

答覆：

綱領(1)下運輸及房屋局局長(局長)及運輸及房屋局副局長(副局長)在過去3個財政年度進行外訪的相關資料表列如下：

局長

外訪日期 (外訪次數)	外訪地點	隨團人員數目^	外訪目的	酒店住宿開支 (A)	機票開支 (B)	其他及可發還費用# (C)	開支總額 (A)+(B)+(C)
2012-13 (5次)	北京、大連、廣州、珠海	視乎運作需要，局長政務助理及／或局長新聞秘書會陪同局長外訪。	進行交流、帶領代表團外訪和出席會議及活動(例如帶領香港航運發展局及香港港口發展局的代表團訪問大連以推廣香港可提供的海事服務)。	約 13,800元	約 38,800元	約 10,300元	約 62,900元

外訪日期 (外訪次數)	外訪地點	隨團人員數目^	外訪目的	酒店住宿開支 (A)	機票開支 (B)	其他及可發還費用# (C)	開支總額 (A)+(B)+(C)
2013-14 (11次)	北京*、廣州、上海、深圳、珠海、台北、布魯塞爾、法蘭克福、佛羅倫斯、米蘭、新加坡、東京*	視乎運作需要，局長政務助理及／或局長新聞秘書會陪同局長外訪。	進行交流、帶領代表團外訪和出席會議及活動(例如出席第八屆亞太區經濟合作組織運輸部長級會議)。	約 89,900元	約 308,600元	約 63,500元	約 462,000元
2014-15 (13次)	北京*、廣州*、澳門、深圳、珠海、雅典、阿姆斯特丹、鹿特丹、吉隆坡、倫敦		進行交流、帶領代表團外訪和出席會議及活動(例如帶領香港物流發展局及香港港口發展局的代表團訪問馬來西亞以宣傳香港為區域物流樞紐)。	約 50,800元	約 585,800元	約 76,500元	約 713,100元

副局長

外訪日期 (外訪次數)	外訪地點	隨團人員數目^	外訪目的	酒店住宿開支 (A)	機票開支 (B)	其他及可發還費用# (C)	開支總額 (A)+(B)+(C)
2012-13 (3次)	廣州、深圳、珠海	0	出席會議(例如深港合作會議)。	0元	0元	約 800元	約 800元
2013-14 (1次)	武漢	0	外訪以了解內地最新發展	約 1,200元	約 5,400元	約 900元	約 7,500元
2014-15 (3次)	廣州、倫敦	0	進行交流、帶領代表團外訪和出席會議及活動(例如帶領香港航運發展局的代表團外訪以推廣香港可提供的海事服務)。	約 7,200元	約 61,400元	約 14,600元	約 83,200元

^ 局長辦公室的隨團人員數目

有關開支包括按照《公務員事務規例》相關規定可獲發還的用膳及其他費用。

* 涉及由主辦政府／機構贊助的酒店住宿及／或市內交通接送，但所獲贊助的實際款額不詳。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3162)

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：

有居住在荃灣東的市民反映，現時沒有巴士線路直達機場。就此，當局可否告知：當局有否考慮及研究增設一條新的巴士路線往返荃灣東及機場；如有，涉及的人手、開支及具體詳情為何；如無，原因為何？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：48)

答覆：

在研究新巴士服務的建議時，政府須審慎考慮多項因素。這些因素包括對新服務的需求是否充足和合理、是否有足夠交通服務滿足該些需求，以及新服務會否對交通擠塞和路旁廢氣排放帶來重大的不良影響。

目前，荃灣東的乘客可乘搭區內路線的巴士再轉乘A31路線(荃灣西鐵路站－機場(地面運輸中心))或E32路線(葵芳鐵路站－機場博覽館)的巴士，又或乘搭來往荃灣(愉景新城)與東涌(逸東)的E31路線前往機場。乘搭36M路線(梨木樹－葵芳鐵路站)或238M路線(海濱花園－荃灣鐵路站)轉乘A31路線的乘客可享有巴士轉乘票價優惠。

由於現有公共交通服務大致上能滿足來往荃灣東與機場的乘客需求，政府與專營巴士公司目前沒有計劃為荃灣東引入新的機場巴士路線。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1613)

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：

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1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 (議員問題編號：9)

答覆：

立法會財務委員會於 2013 年 7 月 5 日通過，在由 2014-15 年度起的 4 個財政年度內撥款 190,359,000 元，於 6 條主要離島渡輪航線 3 年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 2015 年 2 月 28 日，6 條主要渡輪航線營辦商所申請的款項，以及獲政府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 (萬元)	政府發還款項的進度及相關款額 (萬元)
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	28.3	28.3
(b) 發還碼頭水費	6	6
(c) 發還碼頭清潔費和電費	148.8	148.8
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入	236.7	236.7

「橫水渡」航線	營辦商申請情況及所涉款額 (萬元)	政府發還款項的進度及相關款額 (萬元)
(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	14.2	14.2

「中環－梅窩」航線	營辦商申請情況及所涉款額 (萬元)	政府發還款項的進度及相關款額 (萬元)
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	13.9	13.9
(b) 發還碼頭水費	2.9	2.9
(c) 發還碼頭清潔費和電費	91.2	91.2
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入	95.9	95.9

「中環－坪洲」航線	營辦商申請情況及所涉款額 (萬元)	政府發還款項的進度及相關款額 (萬元)
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	10.4	10.4
(b) 發還碼頭水費	1.5	1.5
(c) 發還碼頭清潔費和電費	114.2	114.2
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入	200	200

「中環－榕樹灣」航線	營辦商申請情況及所涉款額 (萬元)	政府發還款項的進度及相關款額 (萬元)
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	7	7
(b) 發還碼頭水費	2	2
(c) 發還碼頭清潔費和電費	128	128
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入	180.7	180.7

「中環－索罟灣」航線	營辦商申請情況及所涉款額 (萬元)	政府發還款項的進度及相關款額 (萬元)
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	4.2	4.2
(b) 發還碼頭水費	0.4	0.4
(c) 發還碼頭清潔費和電費	23.3	23.3
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入	38.5	38.5

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1614)

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：

就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」(計劃)第一階段工作，請提供以下資料：

(a) 計劃推行至今，每個年度申請數目及批准數目；
(b) 第一階段的檢討工作將會何時進行；以及
(c) 第二階段的推行計劃為何？

提問人：陳鑑林議員 (議員問題編號：10)

答覆：

(a) 計劃第一階段於2012年3月30日推出。截至2015年2月28日，運輸署接獲及批准的申請宗數如下：

年份	接獲申請宗數	批准申請宗數
2012 (3月30日至12月31日)	1 240	1 085
2013	1 663	1 551
2014	1 953	1 836
2015 (1月1日至2月28日)	530	502

(b)及(c) 我們一直密切監察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，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。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)069

管制人員的答覆

(問題編號：1615)

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：

當局表示將會與航運界和相關教育機構合作，成立海運及空運人才培訓基金(基金)，這些措施分別是甚麼？涉及金額多少？進度及參與人數如何?

空運人才培訓基金

項目名稱	涉及金額	進度	參加人數
(a)			
(b)			
(c)			
(d)			

海運人才培訓基金

項目名稱	涉及金額	進度	參加人數
(a)			
(b)			
(c)			
(d)			

提問人：陳鑑林議員 (議員問題編號：11)

答覆：

政府於2014年4月1日推出1億元的「基金」，目前正與業界和學術界合作，推展「基金」下的多項培訓和獎勵計劃。截至2015年2月28日的詳情如下：

基金措施	已支付／ 涉及的資助 (2014 年 4 月 1 日至 2015 年 2 月 28 日) (百萬元)	進展	截至 2015 年 2 月 28 日 參與人數
(a) 航運和航空業暑期實習聯網	1.933	在 2014 年向大專學生提供在航運和航空業相關的公司暑期實習的機會。基金支付實習生每月酬金的 75%或 6,000 元(以較低者為準)，以兩個月為上限。2015 年的實習計劃正在籌備中。	2014 年暑期，實習聯網共有 248 名學生和 29 家航運和航空業相關公司參加。
(b) 專業培訓課程及考試費用發還計劃	0.415	計劃於 2014 年 4 月推出，旨在鼓勵和支援於航運和航空業的現職人士，修讀經核准的課程和參加專業考試。合資格申請人在完成課程或通過考試後，可獲發還 80%的費用，上限為每人 18,000 元。	計劃已核准 50 項專業課程和考試。目前已接獲 156 份發還費用申請，其中 139 份已獲准，4 份不被批准，其餘的申請則在處理中。
(c) 本地船舶業訓練獎勵計劃	0.039	計劃於 2014 年 4 月推出，為新入職受僱於本地船舶業的合資格甲板／輪機人員提供經濟誘因，鼓勵他們累積所需航海經驗，考取首個本地船舶船長或輪機操作員的專業資格。每名合資格申請人可獲發最高共 3 萬元的資助。	8 名甲板／輪機人員已參加計劃。
(d) 航海訓練獎勵計劃	3.496(註)	計劃自 2004 年推出，參加計劃的實習生，在實習期內每月獲得獎勵津貼，以取得在遠洋輪船上航海的經驗。由 2014 年 4 月起，實習期內的獎勵津貼增加至每月 6,000 元，為期最長 18 個月。	在 2014 年 4 月至 2015 年 2 月期間，有 58 名實習生參加計劃。
(e) 船舶維修訓練獎勵計劃	0.233(註)	計劃自 2006 年推出。完成職業訓練局(職訓局)指定課程的學員並參加本計劃的學徒訓練，期間可獲發每月 1,500 元資助，為期最長 36 個月。	計劃現有 23 名學徒。

(f) 香港航運及物流獎學金計劃	1.771(註)	自 2007 年起，香港理工大學國際航運及物流管理理學碩士課程的獲選學生，可獲發獎學金，資助全期課程學費及生活費。	在 2014 年有 10 名學生獲頒發獎學金。
(g) 香港海事法律獎學金計劃	0.763(註)	自 2010 年起，香港城市大學海事法與運輸法法學碩士課程的獲選學生，可獲發獎學金以支付全期課程學費。	在 2014 年有 7 名學生獲頒發獎學金。
(h) 香港大學—大連海事大學學術合作計劃	0.676(註)	計劃自 2008 年起由香港大學及大連海事大學合辦，為獲選的大連海事大學學生提供獎學金，修讀香港大學普通法碩士課程；並資助獲選的香港大學學生，修讀大連海事大學暑期課程。此外，計劃亦資助從業員參加大連海事大學舉辦的行政研習課程；另外，計劃也資助大連海事大學的客席教授在香港大學講授內地海事法的課程。	在 2014 年有 5 名大連海事大學學生、31 名香港大學學生及 27 名在職法律執業人士參加計劃。
(i) 飛機維修專門課程部分學費退還計劃	0.262	計劃於 2014 年 4 月推出，旨在鼓勵青年人選修職訓局的飛機維修專門課程，即(a)飛機維修工程高級文憑或(b)中專教育文憑(飛機維修)，並於畢業後加入飛機維修行業。合資格申請人可獲退還上述課程學費總額的 50%，金額上限為 3 萬元(以較低者為準)。	接獲 40 份申請，當中有 39 份獲准。

註： 此計劃(部分)的開支，現時由運輸及房屋局早前向有關機構／海事處提供的資源應付，待有關款項用罄後，此計劃會由 1 億元的「基金」支付相關開支。

此外，我們正與多間大專院校合作，計劃資助本港學生往海外進行交流研習，修讀與海事相關的課程，計劃預期在2015年內推行。在2014-15年度，基金投放約90萬元進行推廣工作，包括在「教育及職業博覽」進行宣傳、製作以空運及航運業為題材的電視節目，以及資助相關行業或非牟利組織的宣傳及對外推廣工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1623)

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：

就「人人暢道通行」計劃，請回覆以下提問：

(a) 請分別列出18區的項目詳情、進度、涉及金額及承建商名稱為何？

(b) 截至現時為止，此計劃的財務狀況為何？

提問人：陳鑑林議員 (議員問題編號：19)

答覆：

(a) 政府多年來一直在公共行人通道(即由路政署負責維修及保養的公共行人天橋、高架行人道和行人隧道)加設無障礙通道設施(「原有計劃」)，以回應平等機會委員會的建議。我們正繼續推展「原有計劃」餘下的154個項目，預計可按進度陸續至2018年完成大部分的項目。截至2015年2月28日，10個項目已經完成，74個項目正在施工，35個項目預計於2015-16年度展開。其餘35個項目的建造工程，在完成設計工作並獲區議會支持後將盡快展開。

政府於2012年8月推出「人人暢道通行」新計劃，以期進一步為由路政署負責維修及保養的現有公共行人通道加設無障礙通道設施。市民共建議在約250條公共行人通道加建升降機。我們於2013年上半年邀請18區區議會，就市民建議的區內新項目制定優次，各區議會分別選出3條公共行人通道作優先推行(「擴展計劃」)。我們已大致完成就各區區議會選定的公共行人通道進行的技術可行性研究及勘測工作，並於2014年首季向各區區議會匯報研究結果及初步方案。確定為技術上可行並獲區議會支持的項目的詳細設計工作已經展開，大部分的加建工程項目預計可分階段於2017至2018年完成。截至2015年2月28日，1個優先項目正在施工，46個優先項目預計於2015-16年度展開建造工程，其餘10個優先項目在完成研究及設計工作並獲區議會支持後將盡快展開建造工程。

「人人暢道通行」計劃推行至今，已批出8份工程合約予8個承建商(即興富工程有限公司、必高工程有限公司—協力建業有限公司聯營、森記建築有限公司、均輝土木有限公司、新福港(土木)有限公司、中國港灣工程有限責任公司、廸時建築運輸有限公司，以及利達土木工程有限公司—顯豐工程有限公司聯營)，預算總建造費用為約18.5億元。

「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	橫跨干諾道中於無限極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
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
路政署結構編號	**位置**
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
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
路政署結構編號	**位置**
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	於藍田巴士總站及藍田港鐵站近匯景花園
KF44	橫跨協和街近祥和苑
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
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
KS12	橫跨彩虹道近樂善道
K36	於蒲崗村道橫跨龍翔道
K8	沿鳳舞街橫跨龍翔道

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
路政署結構編號	**位置**
KS30	橫跨康莊道近漆咸道交匯處
KS31	橫跨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	橫跨青康路近美景花園
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	橫跨荃灣路近荔景邨
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
路政署結構編號	**位置**
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	橫跨大埔公路近火炭路
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在康樂園與泰亨之間
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及新興花園
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
路政署結構編號	**位置**
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)
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	在屯門公路連接天橋N874近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
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
HF92及HF92A	橫跨東區走廊近鰂魚涌公園
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高架行人道
灣仔區	
HF85	在怡和街、邊寧頓街與糖街的交界處
HF154	橫跨告士打道及波斯富街近信和廣場
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
KS52	橫跨達之路近桃源街
KF97	橫跨大埔道近大窩坪道

路政署結構編號	位置
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	橫跨渡船街在登打士街交界
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
NF229	橫跨青山公路－葵涌段、葵涌道及梨木道交界
北區	
NF134	橫跨粉嶺公路近粉嶺港鐵站
NS51及NS128	橫跨馬會道近天平邨天美樓及智順里
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

路政署結構編號	位置
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	
NF288	在西樓角路近荃灣港鐵站A出口
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及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元朗西鐵站
NF376	橫跨屏廈路近天水圍西鐵站B出口

(b) 在2011-12、2012-13、2013-14及2014-15年度，「人人暢道通行」計劃的開支分別為660萬元、2,850萬元、2.322億元及5.584億元(預算)，其中已計及進行技術可行性研究／勘探工程、設計工程、建造工程及監督工程的費用。2015-16年度的預算開支為8.4億元。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)071

管制人員的答覆

(問題編號：1624)

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：

就檢討專營巴士服務的營運政策方面，各間專營巴士公司在過去3年的營運期間，獲得政府補貼／津貼／豁免的項目及所涉支出分別為何(請以表列回覆)？

提問人：陳鑑林議員(議員問題編號：20)

答覆：

根據《汽車(首次登記稅)條例》(第330章)，專營巴士和只用於訓練巴士司機的巴士可獲豁免首次登記稅。

另外，在長者票價優惠計劃下，專營巴士可獲豁免每年的車輛牌照費，而專營巴士公司亦可獲發還用作營運專營巴士服務的政府土地的租金。政府在1993-94年度的財政預算案中公布，公共交通營辦商(包括專營巴士公司)可獲豁免每年的車輛牌照費和租金，以協助他們引入或繼續提供長者票價優惠。在該計劃下，專營巴士公司須為長者乘客提供車票半價優惠，並承擔相關的開支。

在2012至2014年期間，專營巴士公司獲豁免／發還款項的詳情如下：

年份	豁免首次登記稅金額 (百萬元)	在長者票價優惠計劃下	
		豁免車輛牌照費金額 (百萬元)	發還政府租金金額# (百萬元)
2012	25	24	229
2013	47	24	245
2014	47	24	255

截至2015年3月的數字。發還租金的申請在財政年度結束後仍可遞交。

此外，根據《應課稅品條例》(第109章)，所有柴油車輛自2008年起均獲豁免輕柴油稅，該項豁免適用於專營巴士公司使用的柴油車輛。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1628)

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：

請列出過去3個財政年度，各間專營巴士公司在現行票價調整機制安排下，在扣除准許利潤後向乘客回饋的措施及分別涉及的金額。請以下表方式回覆。

九巴公司

年度	回饋乘客措施名稱	涉及金額(元)	受惠人數

提問人：陳鑑林議員 (議員問題編號：24)

答覆：

根據專營巴士票價調整安排，當專營巴士公司固定資產平均淨值回報率達到9.7%或以上的指標時，乘客回饋安排便會啟動。專營巴士公司須將高於指標的利潤與乘客均分，用以提供票價優惠或紓緩日後的加價壓力。

專營巴士公司在過去3年按照乘客回饋安排提供的票價優惠計劃詳情，載於下表：

年份	票價優惠計劃	使用金額 (百萬元)	受惠人數 (百萬乘客人次)
2012	**龍運巴士有限公司** 1. 星期日及公眾假期長者票價一律2元*； 2. 2012年11月18日長者日長者免費乘車；以及 3. 「通宵服務」路線提供機場職員優惠。	**1.1**	**0.3**
	城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權) 1. 星期日及公眾假期長者票價一律2元*；	**19.2**	**9.1**

年份	票價優惠計劃	使用金額 (百萬元)	受惠人數 (百萬乘客人次)
	2. 星期日及公眾假期港島路線及深圳西部快線(過海路線及馬場路線除外)60至64歲乘客票價一律2元； 3. 2012年11月18日長者日長者免費乘車； 4. 2012年1月22日至3月17日獨營的過海路線同日回程折扣；以及 5. 2012年1月22日至3月17日本地路線即日每兩程減2元優惠。		
	城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權) 1. 星期日及公眾假期長者票價一律2元*； 2. 2012年11月18日長者日長者免費乘車； 3. 「機場巴士服務」及「旅遊及特別服務」路線同日回程折扣； 4. 「機場巴士服務」及「通宵服務」路線提供機場職員優惠；以及 5. 「機場巴士服務」路線預購券優惠。	**23.9**	**2.2**
	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 1. 星期日及公眾假期長者票價一律2元*；以及 2. 2012年11月18日長者日長者免費乘車。	**0.3**	**0.1**
2013	**龍運巴士有限公司** 1. 2013年11月17日長者日長者免費乘車； 2. 「機場巴士服務」及「通宵服務」路線提供機場職員優惠；以及 3. 2013年10月19日至12月14日「機場巴士服務」及「北大嶼山對外服務」路線同日回程折扣。	**2.9**	**1.2**
	城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權) 1. 星期日及公眾假期港島路線及深圳西部快線(過海路線及馬場路線除外)60至64歲乘客票價一律2元； 2. 2013年11月17日長者日長者免費乘車； 3. 2013年2月3日至3月16日獨營的過海路線同日回程折扣；以及 4. 2013年2月3日至3月16日本地路線即日每兩程減2元優惠。	**11.5**	**6.2**
	城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權) 1. 2013年11月17日長者日長者免費乘車； 2. 「機場巴士服務」及「旅遊及特別服務」路線同日回程折扣； 3. 「機場巴士服務」及「通宵服務」路線提供機場職員優惠；以及 4. 「機場巴士服務」路線預購券優惠。	**25**	**2.2**
	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司 1. 星期日及公眾假期長者票價一律2元^。	**0.1**	**0.01**
2014	**龍運巴士有限公司** 1. 2014年11月16日長者日長者免費乘車； 2. 「機場巴士服務」及「通宵服務」路線提供機場職員	**4.0**	**1.8**

年份	票價優惠計劃	使用金額 (百萬元)	受惠人數 (百萬乘客人次)
	優惠；以及 3. 2014年9月1日至11月28日「機場巴士服務」及「北大嶼山對外服務」路線同日回程折扣。		
	城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權) 1. 星期日及公眾假期港島路線及深圳西部快線(過海路線及馬場路線除外)的60至64歲乘客票價一律2元； 2. 2014年11月16日長者日長者免費乘車； 3. 2014年1月26日至4月5日獨營的過海路線同日回程折扣；以及 4. 2014年1月26日至4月5日本地路線即日每兩程減2元優惠。	**19.5**	**10.3**
	城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權) 1. 2014年11月16日長者日長者免費乘車； 2. 「機場巴士服務」路線同日回程折扣； 3. 「機場巴士服務」及「通宵服務」路線提供機場職員優惠；以及 4. 「機場巴士服務」路線預購券優惠。	**26.4**	**2.3**

註：

* 2012年8月5日起，這項優惠安排由政府推行的長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃取代。按照該項計劃，巴士公司仍須承擔給予長者乘客的半價折扣的金額，而政府會支付半價車費與合資格長者乘客所付2元票價之間的差額。以原價為10元的巴士車費為例，巴士公司要承擔少收的5元收入，長者乘客支付2元，政府則支付3元。

^ 2013年3月3日起，這項優惠安排由政府推行的長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃取代。詳情請參閱註「*」。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)073

管制人員的答覆

(問題編號：0171)

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：

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？
(e) 局長、副局長和政治助理在2014-15年度領取的休假日數分別為何？

提問人：陳偉業議員 (議員問題編號：48)

答覆：

(a) 在2014-15年度的修訂預算，綱領(1)運作開支項下的撥款為1,350萬元。

(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年度修訂預算預留的薪酬開支分別為342萬元、239萬元及120萬元。

(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年度修訂預算內詳細分列。

(e) 運輸及房屋局的局長、副局長和局長政治助理每年各可享有總共22日例假。在2014-15年度(截至2015年2月28日)，他們分別放取了22日、17.5日及20日例假。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0172)

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：

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) 當局在對三跑道系統進行環評工作時，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 (議員問題編號：49)

答覆：

(a) 運輸及房屋局(運輸科)轄下自2012年起成立了專責的機場擴建工程統籌辦公室(統籌辦)，以密切監察並協助機管局進行三跑道系統所需的規劃工作。統籌辦由3名首長級人員和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人員。按薪級中點估計的年薪值計算，統籌辦各職位在2014-15財政年度的開支為10,800,960元。

(b)至(d) 三跑道系統的法定環評是根據《環境影響評估條例》(第499章)、相關研究概要及技術備忘錄而進行的，涵蓋總共12項環境範疇，當中包括中華白海豚、飛機噪音及飛機排放物。工程對該3項範疇的影響評估，詳載於環評報告第13.9、7.3及5.3章(http://www.epd.gov.hk/eia/register/report/eiareport/eia_2232014/html/index.htm)。

倡議三跑道系統工程的機管局已順利完成工程的環評程序。環境保護署署長已於2014年11月7日批准三跑道系統的環評報告並發出環境許可證。機管局須按照環評報告的建議及環境許可證的條件，執行各項緩解措施。

(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，並為不同持份者，包括居民團體、專業團體、航空業、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項參與活動。機管局在2014年共舉辦／參與278項活動，就三跑道系統工程聯繫不同持份者。

- 完 -

答覆編號

THB(T)075

管制人員的答覆

(問題編號：3166)

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：

在本綱領的2015-16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2015-16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 (議員問題編號：52)

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)和運輸署以現有人手處理，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。

- 完 -

答覆編號

THB(T)076

管制人員的答覆

(問題編號：3167)

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：

在本綱領內，當局稱在2015-16年度會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，以及訂定相關的跨境運輸安排。政府當局可否告知本會涉及上述工作的2015-16年度運作開支、人手編制、全年薪酬預算開支分別為何？

提問人：陳偉業議員 (議員問題編號：53)

答覆：

在總目158項下，運輸及房屋局(運輸科)以現有人力資源監督港珠澳大橋主橋的工程，以及訂定相關的跨境交通安排，在其常規職務中，涉及的運作開支、人手編制和薪酬開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0710)

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：

就廣深港高速鐵路(高鐵)香港段的建造工程和營運安排，請提供以下資料：

(a) 當局有否完成對高鐵項目的最新委託費用預算的評估、何時會公布有關的資料；增加的預算中以哪一個合約的情況最為嚴重、鐵路工程及非鐵路工程增加開支的比例為何？

(b) 當局就高鐵列車車身結構強度(即在時速25公里發生碰撞時的耐撞程度)的事宜要求香港鐵路有限公司(港鐵公司)提交的報告是否已經遞交、有否請獨立顧問協助審核該報告、結果為何、會否建議增設其他的措施提高列車的安全性、有關的結果甚麼時候會向立法會交代？

提問人：陳婉嫻議員 (議員問題編號：38)

答覆：

(a) 港鐵公司於2014年8月11日公布，高鐵工程修訂的項目委託費用估算為715.2億元(當中包括額外保險費及工程管理費)。在預計增加的費用中，鐵路工程及非鐵路工程所佔比例大約為八比二，與2010年的核准工程預算相若。基於港鐵公司提供的資料，路政署在監察和核證顧問(監核顧問)的協助下已完成了對港鐵公司的最新委託費用預算的評估。路政署及監核顧問在評估中，發現港鐵公司有若干事項未有包括在最新委託費用預算內，又或是有些項目需要再作評估，以確保風險撥備充足。路政署察悉港鐵獨立董事委員會的專家在該委員會第二份檢討報告中，亦有類近結論。路政署已要求港鐵公司再次檢視最新委託費用的預算，以及交代如何理順未有包括的事項。港鐵公司表示會重新檢視最新委託費用預算，並會在2015年第二季完成檢視。我們會盡快向立法會交代有關結果。

(b) 政府委託港鐵公司負責高鐵的設計、建造及試行運作。路政署負責監督港鐵公司的高鐵項目管理工作，當中包括採購高鐵列車。機電工程署(機電署)作為監管部門，負責鐵路安全事宜。港鐵公司已把有關高鐵列車的列車碰撞分析報告和列車碰撞風險評估報告，提交路政署及機電署審視。列車碰撞分析報告闡述高鐵列車在不同碰撞速度下的耐撞性表現，而列車碰撞風險評估報告則闡述高鐵列車在不同運作情景下的碰撞風險。路政署及機電署已審視了該兩份報告，並已向港鐵公司提出意見以便跟進處理。政府會盡快向立法會鐵路事宜小組委員會匯報有關事宜的進展情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0711)

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：

就廣深港高速鐵路(高鐵)香港段的工程，請告知有關高鐵「一地兩檢」的安排當局與內地商討的進展為何、就此當局與內地曾舉行多少次會議、當中的法律困難為何？

提問人：陳婉嫻議員 (議員問題編號：38)

答覆：

在高鐵西九龍總站實施「一地兩檢」的概念，是要讓內地人員在該站執行內地的出入境及清關程序和相關內地法律。而在香港境內實施「一地兩檢」的首要考慮，是如何在憲制及法律框架下，讓內地人員按照內地法律(包括與海關、出入境、檢疫等事宜相關的法律)順利履行職務。相關問題現時由律政司司長率領運輸及房屋局、相關政策局和部門共同積極研究，並同時與內地有關當局進行商討。鑑於有關工作的複雜性，需時去審視和處理相關問題。現時有關工作仍在進行。我們務求在高鐵香港段於2017年年底通車時，於西九龍總站實施「一地兩檢」。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0713)

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：

就《鐵路發展策略2014》建議的首批項目展開詳細規劃工作，該批項目包括屯門南延線、北環線(及古洞站)和東九龍線的工作，請提供以下資料：

(a) 現時就該5個項目的詳細規劃工作進展為何、甚麼時候會再次諮詢地區的持份者、預計甚麼時候會要求香港鐵路有限公司(港鐵公司)作初步規劃及設計工作；

(b) 當局會否沿用「擁有權」模式推展或會因應幾條興建中的鐵路線超支及延遲落成而檢討現行的工程推展模式；

(c) 社會有意見憂慮東九龍線會途經已修復的堆填區，施工及營運期間會有潛在的氣體危害；現時的鐵路線有否在已修復的堆填區附近興建、當中如何應對有關的問題；以及

(d) 興建北環線及古洞站當中影響4.4公頃擁有高生態價值的棲息地，會否仿效過去的經驗以興建隧道取代高架橋，以減低對環境的影響？

提問人：陳婉嫻議員 (議員問題編號：48)

答覆：

(a) 《鐵路發展策略2014》所載列各鐵路項目的實際落實事宜，須取決於屆時就相關項目進行的詳細工程、環境及財務研究結果，以及最新的客運需求評估和是否有足夠的資源。我們已按照《鐵路發展策略2014》初步建議的落實時間，就北環線、東九龍線和屯門南延線的落實事宜，與港鐵公司展開磋商。按照既定程序，在敲定任何新鐵路方案前，我們會就具體走線、車站位置、推展方式、成本估算、融資模式，以至實際推展時間等細節諮詢公眾。

(b) 在各鐵路項目的詳細規劃階段，我們會進一步研究和考慮適當的財務安排。如上文所述，各鐵路項目的實際落實事宜，須取決於屆時就相關項目進行的詳細工

程、環境及財務研究結果。鑑於鐵路項目涉及龐大投資，我們會特別仔細研究各項目的財務及資金事宜，以定立最適當的安排。

(c) 廣深港高速鐵路(高鐵)香港段走線的其中一段位處牛潭尾堆填區地底。在環境影響評估階段已進行有關評估，結論是只要採取建議的堆填氣體防護措施，堆填氣體擴散至高鐵工地的潛在風險極微。該等措施包括為建造工人和督導人員提供適當培訓、實施安全程序以盡量減少失火和爆炸風險，以及在相關區域建造隧道時監察氣體水平。在牛潭尾堆填區地底進行的高鐵隧道鑽掘工程已完成，並無發生任何堆填氣體事故，相關監察結果正常。

一般而言，堆填氣體防護措施的詳細要求，須視乎堆填區的實地情況，以及附近擬議鐵路工程的細節，按個別情況而定。我們進行《鐵路發展策略2000》的檢討及修訂工作期間，就擬議東九龍線展開初步研究時，已知道其走線附近有數個已關閉的堆填區。我們對不同走線方案和地形進行初步評估後，認為在《鐵路發展策略2014》提出的鐵路方案屬可行方案。至於該項目在工程和環境方面可能遇到的困難甚或風險，我們會在下一規劃階段進行詳細工程及環境評估。

(d) 在推展北環線(及古洞站)項目時，我們會在詳細規劃階段評估並研究其他走線方案，包括隧道及高架橋，以減少對生態易受破壞的地區造成影響。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2991)

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：

關於運輸及房屋局(運房局)及其轄下各部門委託顧問就制定和評估政策而進行的研究，請按以下格式提供有關資料。

(a) 在2011-12至2014-15年度撥款委託顧問進行的公共政策研究和策略性公共政策研究的情況為何；

顧問名稱	批出辦法(公開競投／招標／報價／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(完成年月))	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) 關於運房局及其轄下各部門委託顧問就制定和評估政策而進行的研究，在2015-16年度有否預留撥款進行顧問研究的項目，如有，詳情為何；

顧問名稱	批出辦法(公開競投／招標／報價／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(完成年月))	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？

提問人：張國柱議員 (議員問題編號：18)

答覆：

在2011-12至2014-15年度撥款和在2015-16年度預留撥款以委託顧問進行政策研究的詳情載於下表：

顧問名稱	批出辦法(公開競投／招標／報價／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	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？
施偉拔有限公司	招標	**就合理使用過海行車隧道提供專業意見的顧問服務** *因應其位置和連接道路網絡的容車量等因素，研究3條過海行車隧道的容車量，並尋求能兼顧交通運輸、財務、組織架構及法律可行性的方案，以改善3條過海行車隧道的交通流量分布。*	0.775 (2011-12年度)	2008年11月	已完成	政府在2010年11月公布顧問研究的結果和建議後，於2011年第一季完成了為期3個月的公眾諮詢。 政府因應在2011年進行公眾諮詢時收到的意見，研究和修訂顧問提出的收費調整方案，以回應公眾與業界的要求。當局於2013年2月8日提出3項收費調整方案，作為改善各條過海行車隧道交通流量分布的擬議措施，並再進行為期3個月的公眾諮詢。	顧問研究報告已上載運房局的網站。
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。*	3.204 (2011-12年度) 0.181 (2012-13年度)	2009年4月	已完成	不適用	行政摘要已於2014年12月上載香港港口發展局(港口發展局)和香港航運發展局(航運發展局)的網站。研究結果為青衣西南部發展十號貨櫃碼頭初步可行性研究的一部分。

奧雅納工程顧問	招標	**金鐘交通研究** *鑑於金鐘的發展項目增加(例如中區政府合署、西港島線、南港島線(東段))，檢討及評估現時及直至2026年區內的車輛／行人交通狀況。該項研究制訂運輸計劃及改善計劃，以應付金鐘的交通需求。研究於2010年5月展開，並於2012年6月完成。*	1.418 (2011-12年度) 0.252 (2012-13年度)	2010年5月	已完成	路政署將會進行建議的改善工程。	行政摘要已上載運輸署的網頁。
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。*	0.482 (2011-12年度) 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。*	0.711 (2011-12年度) 0.186 (2012-13年度)	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。	行政摘要已上載運輸署的網站。
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。*	10.004 (2011-12年度) 10.767 (2012-13年度) 13.132 (2013-14年度) 1.566 (2014-15年度) 1.0 (2015-16年度)	2011年3月	已完成	政府已因應顧問研究結果，制定《鐵路發展策略2014》，在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區和其他新發展項目的發展需要下，建議在直至2031年的規劃期內完成7個新鐵路項目。	行政摘要已上載運房局和路政署的網站，供市民查閱。

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** *更新運輸數據模型以反映最新交通需求及情況；* *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* *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。*	0.591 (2011-12年度) 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，研究和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。*	0.208 (2011-12年度) 0.208 (2012-13年度) 0.831 (2013-14年度) 0.856 (2014-15年度) 0.208 (2015-16年度)	2011年7月	已完成	政府會與相關持份者合作，推出可行措施，改善香港港口的運作效率。	行政摘要已於2014年12月上載港口發展局和航運發展局的網站。
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。*	0.277 (2011-12年度) 0.555 (2012-13年度) 1.387 (2013-14年度) 0.555 (2014-15年度)	2011月11月	已完成	政府正在跟進顧問提出成立新航運機構的建議，釐定新機構的具體職能和架構，以確定組織在財政和運作上持續發展的可行性。	期終報告及行政摘要已上載航運發展局的網站。

ICF International 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
亞洲諮詢有限公司	招標	**委任財務顧問就《香港國際機場2030規劃大綱》進行財務顧問研究** *就與《2030規劃大綱》有關的財務及經濟事宜向政府提出意見。*	2.7	2011年12月	已完成	我們在考慮機場管理局於2011年12月提交的《2030規劃大綱》建議時，已參考研究的結果。	研究的主要結果已載於2012年3月20日發出有關政府就《2030規劃大綱》所作決定的立法會參考資料摘要。
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。*	0.205 (2012-13年度) 0.051 (2013-14年度)	2012年10月	已完成	有關結果會於2015年下半年就屯門第49區擬議物流發展的規劃申請，提交城市規劃委員會考慮。	行政摘要已上載香港物流發展局的網站。
艾奕康有限公司	招標	**銅鑼灣西交通研究－可行性研究** *進行交通影響評估，找出研究地區的交通問題，並制訂改善計劃，解決該等交通問題。*	0.26 (2012-13年度) 0.54 (2013-14年度)	2012年12月	已完成	運輸署現正研究該項研究所建議的改善計劃。	行政摘要已上載運輸署的網頁。
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。*	0.750 (2014-15年度)	2013年4月	已完成	在2015年內向立法會經濟發展事務委員會匯報結果。	研究的主要結果會載於經濟發展事務委員會的文件。

ICF International 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。	不適用
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。*	0.228 (2013-14年度) 1.466 (2014-15年度)	2013年12月	已完成	有關屯門第38及第49區擬議物流發展的研究結果，已於2015年3月3日提交屯門區議會。	結果已於2015年3月3日提交屯門區議會。
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	處於最後階段	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	處於最後階段	不適用	不適用
弘達交通顧問有限公司	招標	**美利道多層停車場發展交通影響評估** *就美利道多層停車場的擬議商業發展進行交通影響評估*	0.32 (2014-15年度) 0.5 (2015-16年度) (研究由發展局撥款進行)	2014年4月	進行中	不適用	不適用

政策二十一	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。*	0.741 (2014-15年度) 0.742 (2015-16年度)	2014年5月	進行中	海事處定期與顧問及相關部門舉行會議，以密切監察研究的進度。	不適用
香港中文大學	招標	**在香港設立民航訓練學院的顧問研究** *評估目前與未來航空業人力資源需求情況，以及探討在香港設立民航訓練學院的可行性。*	0.56 (2014-15年度) 0.84 (2015-16年度)	2014年6月	進行中	不適用	不適用
艾奕康有限公司	招標	**葵涌區貨櫃車拖頭／拖架及重型貨車多層停車場初步研究** *評估目前與未來葵青區內不同車輛的泊車需求及供應，以及製備主要容納貨櫃車及中型／重型貨車的多層停車場概念設計。*	1.284	2014年6月	進行中	不適用	不適用
Tricor Consulting Limited	招標	**成立新法定航運機構的業務個案研究** *就具體職能和架構研究成立新法定航運機構的業務個案，並確定新機構在財政和運作上持續發展的可行性。*	0.300 (2014-15年度) 0.450 (2015-16年度)	2014年7月	進行中	不適用	結果會在研究完成後公布。

H4 Maritime Limited	招標	**參考監管制度與香港相若的海事機關以就海事處工作提供專家意見的顧問研究** *參考監管制度與香港相若的司法管轄區(最少包括英國)的海事機關，在港口管制、船隻檢驗、查驗船隻設備及裝置、入職資格及培訓，以及與其他行業組織合作等範疇，就海事處的工作提供意見。* *顧問研究旨在借鑑監管制度與香港相若的海外海事機關的經驗，就關乎海事處各項監管、管理及行政事宜的工作，向海事處提供意見。*	1.221 (2014-15年度) 0.815 (2015-16年度)	2014年9月	進行中	不適用	不適用

彼安托亞太顧問有限公司	招標	**本地領牌「快速」載客船隻風險評估** *檢討香港水域目前交通情況並評估相關風險；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及與他們作問卷調查及會晤。* *顧問研究旨在為本地領牌載客船隻界定「快速」的定義，並按照風險評估，提出措施以加強規管這類快速船隻和提升其運作安全。*	0.349 (2014-15年度) 0.524 (2015-16年度)	2014年11月	進行中	不適用	不適用
艾奕康有限公司	招標	**赤柱及大潭發展項目的交通影響評估** *就赤柱及大潭的擬議房屋用地進行交通影響評估*	0.11 (2014-15年度) 0.68 (2015-16年度) (研究由發展局撥款進行)	2015年1月	進行中	不適用	不適用
理大科技及顧問有限公司	招標	**為香港水域的本地船隻研發一款成人和兒童都合用的救生衣的顧問研究** *探討研發一款符合相關國際安全標準的成人和兒童皆適用的救生衣，用於香港水域的船隻。*	0.204 (2014-15年度) 1.836 (2015-16年度)	2015年2月	進行中	不適用	不適用

弘達交通顧問有限公司	招標	**龍翔道和獅子山隧道公路交界附近發展交通影響評估** *就龍翔道和獅子山隧道公路交界處附近擬議房屋用地進行交通影響評估。*	0.14 (2014-15年度) 0.52 (2015-16年度) (研究由發展局撥款進行)	2014年12月	進行中	不適用	不適用
未能提供	招標	**南風道發展項目的交通影響評估** *就南風道擬議房屋用地進行交通影響評估。*	1.40 (預算) (研究由發展局撥款進行)	2015年3月 (暫定)	計劃中	不適用	不適用
未能提供	招標	**大埔滘及馬窩發展項目的交通影響評估** *就大埔滘及馬窩的擬議房屋用地進行交通影響評估。*	1.40 (預算) (研究由發展局撥款進行)	2015年6月 (暫定)	計劃中	不適用	不適用
未能提供	招標	**公共交通策略研究－角色和定位檢視** *深入探討包括專營巴士、公共小巴、的士、非專營巴士、輕鐵、電車及渡輪在內的各公共交通服務的角色定位。*	未能提供	2015年年底／2016年年初	計劃中	不適用	不適用

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0863)

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：

(a) 政府早前以不符合成本效益、沒有適合土地、沒有足夠的乘客等理由否決興建小西灣鐵路。請問當局有否研究過用其他方法在小西灣區興建連接現有港島線的鐵路，例如架空橋、輕軌模式、杏花邨站分線直入小西灣等；若有，結果如何；若否，會否進行研究；以及

(b) 現時小西灣居民區內主要靠巴士和專線小巴等交通工具接駁港鐵，但此舉造成路面車多污染，且隨着區內人口增加，長遠而言巴士和小巴恐難以滿足區內居民日益增加的需求。就此，政府在一刀切否決興建小西灣支線的情況下，對改善區內交通有何長遠及有效的措施？

提問人：鍾樹根議員 (議員問題編號：40)

答覆：

(a) 運輸及房屋局在2014年9月17日公布《鐵路發展策略2014》，為香港鐵路網絡直至2031年的未來發展提供規劃框架。在制訂該策略期間，我們探討了3個小西灣線方案，分別為「延線」方案、「支線」方案及「接駁線」方案。

「延線」方案是直接把港島線由現有的柴灣站延伸至小西灣。「支線」方案是在現有的杏花邨站興建一條支線，讓港島線東行列車輪流以柴灣站及於小西灣新設的車站為終點站。「接駁線」方案是設置一條中運量的鐵路專線，連接小西灣至杏花邨站，乘客須在「接駁線」和港島線之間轉乘。

由於現時港島線柴灣總站受多座建築物(例如住宅和商場)圍繞，對延伸鐵路線造成阻礙。因此，「延線」方案的可能性及相關經濟和財務效益等因素，有待該等建築物日後拆卸重建使障礙物清除後，才可進一步考慮。至於「支線」方案，列

車必須輪流以柴灣和小西灣為終點站，意味着柴灣現有的鐵路服務班次將會減少，因而會影響港島線的運作。再者，擬議的鐵路走線將會通過貨物裝卸區，涉及填海工程，而重置柴灣公眾貨物裝卸區也十分困難。至於「接駁線」方案，也涉及不少技術困難，因為必須永久佔用區內一些現有休憩用地及社區設施，以及政府、機構或社區設施土地。再者，港島線杏花邨站是地面車站，新接駁線大有可能須以高架形式興建，而沿線的現有高架行車橋或須拆卸重建。此外，高架鐵路將會十分接近民居，預期在建築及營運期間會造成視覺及噪音滋擾。

綜合各項相關因素，我們未有在《鐵路發展策略2014》中建議推展小西灣線。

(b) 雖然政府的政策是以鐵路作為本港公共客運系統的骨幹，我們也致力建設多元的公共交通系統，促進各公共交通服務優勢互補，讓市民既享有便捷服務的同時，亦有所選擇。現時，在日間及夜間均有不少巴士路線服務小西灣。另外，在小西灣也有專線小巴路線接駁至港島線的柴灣站及杏花邨站，以及提供通宵服務往來東鐵線旺角東站。小西灣居民除了使用路面交通工具直接前往各個目的地外，也可以接駁方式至各個港鐵站轉乘港島線。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1392)

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：

局方於2015-16年度有關陸路及水上交通的預算較上年度增加，請告知：

(a) 局方在2014-15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(高鐵)一地兩檢研究的開支為何？

(b) 目前高鐵一地兩檢研究的進度為何？

(c) 局方有否預留開支，於2015-16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 (議員問題編號：11)

答覆：

在高鐵西九龍總站實施「一地兩檢」的概念，是要讓內地人員在該站執行內地的出入境及清關程序和相關內地法律。而在香港境內實施「一地兩檢」的首要考慮，是如何在憲制及法律框架下，讓內地人員按照內地法律(包括與海關、出入境、檢疫等事宜相關的法律)順利履行職務。相關問題現時由律政司司長率領運輸及房屋局、相關政策局和部門共同積極研究，並同時與內地有關當局進行商討。鑑於有關工作的複雜性，需時審視和處理相關問題。現時有關工作仍在進行。我們務求在高鐵香港段於2017年年底通車時，於西九龍總站實施「一地兩檢」。

在2014-15及2015-16年度，處理高鐵的海關、出入境和檢疫安排所需的人手和開支，由現有資源承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0996)

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：

2014-15年度，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、人手編制為何？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 (議員問題編號：13)

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，上述規劃工作所需費用約為8.5億元。

機管局已完成上述包括環評程序在內的規劃工作。環境保護署署長(署長)已於2014年11月7日批准三跑道系統的環評報告，並發出環境許可證。工程對漁業影響的評估，詳載於環評報告第14章(http://www.epd.gov.hk/eia/register/report/eiareport/eia_2232014/html/index.htm)。根據環境許可證，就漁業資源而言，機管局須設立獨立的漁業提升基金，並與漁民合作，提交詳細的漁業管理計劃，以支援漁業發展及提升香港西面水域的漁業資源。此外，也須與漁民及有關持份者成立基金管理委員會，以便有效推行計劃。機管局須向環境諮詢委員會提交上述計劃，在徵詢委員會的意見後，再呈交予署長審批。

- 完 -

答覆編號

THB(T)084

管制人員的答覆

(問題編號：3203)

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：

就擴展新市鎮和規劃新發展區時所涉及的海事工程，請告知在未來的機場第三跑道海事工程中，涉及漁業規劃的發展詳情、人手編制及開支分別為何？

提問人：何俊賢議員 (議員問題編號：11)

答覆：

倡議三跑道系統工程的香港機場管理局(機管局)已順利完成工程的法定環境影響評估(環評)程序。環境保護署署長(署長)已於2014年11月7日批准三跑道系統的環評報告並發出環境許可證。環境許可證列明機管局在推展三跑道系統工程時所須遵從的一切條件。在漁業方面，機管局須設立獨立的漁業提升基金，並與漁民合作，提交詳細的漁業管理計劃，以支援漁業發展及提升香港西面水域的漁業資源。此外，也須與漁民及有關持份者成立基金管理委員會，以便有效推行計劃。機管局須向環境諮詢委員會提交上述計劃，在徵詢委員會的意見後，再呈交計劃予署長審批。鑑於這方面的工作仍在進行，我們未能提供機管局推行上述措施所需開支及人手的資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3106)

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：

請告知本委員會：

(a) 截至2015年3月，南港島線(東段)、觀塘線延線和沙田至中環線(沙中線)的工程進度百分比以及與目標進度百分比之相差；

(b) 3條鐵路線的最新通車時間表；以及

(c) 因工程滯後而額外多出的開支。

提問人：何秀蘭議員 (議員問題編號：32)

答覆：

根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供的資料，截至2014年年底，南港島線(東段)、觀塘線延線和沙中線的建造工程進度和目標通車日期表列如下：

工程項目	建造工程 原先計劃進度[註] (完成%)	建造工程 實際進度[註] (完成%)	目標通車日期
南港島線(東段)	90	80	2016年年底
觀塘線延線	95	77	2016年年中
沙中線	34	23	大圍至紅磡段：2019年 紅磡至金鐘段：2021年

註：上述鐵路工程項目的進度是以佔預算開支的百分率顯示。

正如我們於2015年3月向立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會所匯報，南港島線(東段)的最新預算開支已由124億元(按2009年12月價格計算)上調至152億元(按付款當日價格計算)，而觀塘線延線的最新預算費用仍然維持原先的53億元(按2009年12月價格計算)。

由於南港島線(東段)及觀塘線延線屬「擁有權」項目，所以港鐵公司將會負責承擔鐵路工程延誤所引致的額外開支。

整項沙中線工程項目的核准開支預算費為798億元(按付款當日價格計算)。至於沙中線的「大圍至紅磡段」，港鐵公司估計，土瓜灣站的考古及保育工程，將會引致最少約11個月的滯後及最少41億元的額外工程開支。現時沙中線「大圍至紅磡段」的目標通車日期是2019年。

為了預留彈性於會展站上蓋興建會議中心，並配合灣仔發展計劃第二期的填海工程及其中的中環灣仔繞道隧道工程，沙中線「紅磡至金鐘段」很大可能會延至2021年方能通車。

港鐵公司正就整項沙中線工程進行成本檢討，供路政署審議。由於沙中線工程的應急費用不足以應付考古及保育工程所引致的額外開支，所以我們會適時向立法會尋求增加撥款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3225)

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：

本年度內，運輸及房屋局(運房局)將會進行《公共交通策略研究》(《策略研究》)，並推行可行措施以紓緩道路交通擠塞情況，請當局就此告知本會：

(a) 即將進行的該研究，其財政承擔為何；

(b) 整體上，當局如何紓緩道路交通擠塞情況，其財政承擔為何；以及

(c) 由現在起到中環灣仔繞道開通，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？

提問人：葉劉淑儀議員 (議員問題編號：41)

答覆：

(a) 《策略研究》由《角色定位檢視》和《專題研究》兩部分組成。我們已預留950萬元以開展《角色定位檢視》的顧問研究。我們並會在運房局(運輸科)和運輸署開設合共6個為期兩年半的有時限職位，當中一個是首長級丙級政務官的首長級職位(開設該職位仍有待財務委員會審批)，其餘5個是非首長級職位。在2015-16年度，我們已為所需的額外人手資源預留640萬元。而《專題研究》則會以現有資源進行。

(b) 政府一直以三管齊下的方式，處理道路交通擠塞的情況，即改善交通基建、擴展和改善公共交通系統，以及管理道路的使用。交通諮詢委員會(交諮會)應運房局局長(局長)的邀請進行研究，並於去年12月向局長提交《香港道路交通擠塞研究報告》。政府現正研究交諮會在報告內提出的各項建議，並會在適當時候回應。

(c) 由現在至中環灣仔繞道啟用之前，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，以及鼓勵營辦商提供更多巴士轉乘優惠。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3272)

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：

本年度，運輸科將跟進南丫島事故調查委員會所提的建議，以提升海上安全和強化海事處的管治。就此，請當局告知本會：

(a) 現階段的措施，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，船員須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」(基金)，金額為何？其進展如何？如何有效運用基金達至有關目標。

提問人：葉劉淑儀議員 (議員問題編號：42)

答覆：

(a) 海事處已全部落實第一階段的5項提升海上安全的改善措施，即(i)加強船員瞭望的工作、(ii)備存應變部署表、(iii)檢討最低安全船員人數、(iv)加強救生衣的相關說明和指示，以及(v)要求在駕駛室裝設水密門警報器。新規定分別由2014年3月(第(iv)項)、5月(第(ii)及第(v)項)和11月(第(i)及第(iii)項)起生效。在2014-15及2015-16年度，就進行以上措施，運輸科無需額外資源。

(b) 政府在2014年4月1日推出1億元基金，以期建立多元化的人才庫，支持空運及航運業的發展。由基金設立的「專業培訓課程及考試費用發還計劃」，資助於行業工作的現職人士修讀經核准的課程和參加專業考試。合資格申請人在完成課程或通過考試後，可獲發還80%的費用，上限為每人18,000元。現時在航運和本地船舶業工作的人士均可申請。截至2015年2月底，計劃已核准了29項與本地船舶業培訓相關的專業課程和考試，已接受專業／技術培訓和技能提升的人士均可申請發還費用。

- 完 -

答覆編號

THB(T)088

管制人員的答覆

(問題編號：2227)

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：

請分別列出2014-15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2015-16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 (議員問題編號：24)

答覆：

在2014-15年度修訂預算下，我們為運輸及房屋局局長政治助理(政治助理)職位預留的薪酬開支為120萬元。為編製財政預算，我們為政治助理職位預留的2015-16年度薪酬開支為125萬元。在2014-15及2015-16年度，本局並無開支及預算用於支付政治助理定期給予的津貼、工作相關津貼及非實報實銷酬酢津貼。

- 完 -

答覆編號

THB(T)089

管制人員的答覆

(問題編號：2233)

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：

請分別列出2014-15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2015-16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。

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：30)

答覆：

在2014-15年度修訂預算下，我們為運輸及房屋局局長(局長)職位預留的薪酬開支為342萬元。為編製財政預算，我們為局長職位預留的2015-16年度薪酬開支為358萬元。在2014-15及2015-16年度，本局並無開支及預算用於支付局長定期給予的津貼、工作相關津貼及非實報實銷酬酢津貼。

- 完 -

答覆編號

THB(T)090

管制人員的答覆

(問題編號：2237)

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：

請分別列出2014-15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2015-16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。

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：34)

答覆：

在2014-15年度修訂預算下，我們為運輸及房屋局副局長(副局長)職位預留的薪酬開支為239萬元。為編製財政預算，我們為副局長職位預留的2015-16年度薪酬開支為250萬元。在2014-15及2015-16年度，本局並無開支及預算用於支付副局長定期給予的津貼、工作相關津貼及非實報實銷酬酢津貼。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2246)

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：

2010年至今，運輸及房屋局(運房局)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；2015-16年度運房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 (議員問題編號：43)

答覆：

香港鐵路有限公司(港鐵公司)獲委託進行高鐵香港段的建造、測試和試行運作。高鐵建造工程於2010年1月展開。根據委託協議，項目完成日期為2015年8月。港鐵公司於2014年5月公布，新的目標通車日期為2017年年底。在監察及核證顧問的協助下，路政署完成檢視港鐵公司的高鐵通車修訂工程時間表，並於2014年10月書面告知港鐵公司有關署方的評估。扼要而言，路政署認為港鐵公司須抓緊關鍵工程合約的進度，並確保在整個工程期間符合多項主要條件，才可達到修訂工程時間表，當中包括各承建商繼續盡最大努力推展承辦的合約工程，直至工程完成；以及多個就隧道和西九龍總站工程的關鍵工序的假設工作生產量能夠持續達標等。港鐵公司回應表示會繼續根據委託協議盡最大努力推展高鐵工程項目，以達至2017年年底的通車目標。最近，路政署向港鐵公司表達嚴正關注部分關鍵合約的工程進度持續落後，並促請港鐵公司採取有效措施以追回進度。港鐵公司表示，正在檢視修訂工程時間表及相關風險，預計於2015年第二季完成檢視。

運房局(運輸科)以現有人員在其常規職務中監督高鐵工程，涉及的開支和人手沒有詳細分列。

- 完 -

答覆編號

THB(T)092

管制人員的答覆

(問題編號：3219)

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：

在2015-16年度，政府將繼續監督廣深港高速鐵路(高鐵)香港段的建造工程和營運安排，請問當局會否預留開支，研究實施「一地兩檢」的具體細節，包括其可行性及操作性，有關開支的詳情和人手安排為何？

提問人：林大輝議員 (議員問題編號：54)

答覆：

研究在高鐵西九龍總站實施「一地兩檢」安排所需的人手和開支，由現有資源承擔。

- 完 -

答覆編號

THB(T)093

管制人員的答覆

(問題編號：1861)

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：

根據電車公司提供的資料，在上年底的佔領行動期間，該公司車費收入較2013年同期大跌29.8%。預算案演辭第13(四)段建議向受佔領行動影響的運輸業界提供短期支援措施，當中是否包括向電車公司提供任何支援措施；若是，詳情如何；若否，原因為何；是否會研究其他措施紓緩電車公司的經營情況；若會，詳情如何；若否，原因為何？

提問人：李慧琼議員 (議員問題編號：21)

答覆：

政府在制訂預算案演辭第13段所述短期支援措施時，已考慮一系列相關因素，包括個別行業受佔領行動影響的情況、政府的財政狀況、這些措施的操作和可行性，以及在財政預算案諮詢期間所收到來自相關業界和其他界別的意見。

由於電車公司並不需要繳交車輛檢驗費用，因此預算案演辭第13(四)段豁免受佔領行動影響的運輸業界車輛檢驗費用的措施，並不適用於電車公司。儘管如此，政府一直有在電車車身及車站宣傳政府訊息。我們已安排更多利用這個宣傳途徑，以表支持，這相信可以為營辦商提供一些財政支援。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1216)

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：

綱領(2)的2015-16年度需要特別留意的事項中提及「繼續推展擬在元朗市中心實施的行人環境改善計劃」。就此：

(a) 請列出計劃中的項目、各項目的進展、所涉及的人手和開支，以及各項目的時間表。

(b) 請告知計劃中有多少項旨在紓緩地面行人擠塞的小型改善工程已經落實，以及有關工程的詳情及效果如何。

提問人：梁志祥議員 (議員問題編號：10)

答覆：

我們已為元朗市中心制訂多項小型及大型行人環境改善計劃，以改善步行環境。

(a) 小型改善計劃共有9項，包括擴闊行人路和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，以及加建樓梯等。至今，下文(b)項所列的7項小型改善計劃已完成，費用合共約180萬元。其餘兩項計劃為擴闊元朗青山公路近大棠路的行人過路處，以及為鳳翔路行人天橋加建樓梯，預計於本年內完成。路政署一直以現有人手資源監督這些小型改善計劃的實施情況。

大型改善計劃共有3項，即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，以及沿元朗明渠建造行人天橋系統。就首兩項計劃，路政署以現有人手資源進行詳細設計工作。至於該行人天橋系統，路政署於2014年12月委聘顧問作進一步研究和進行詳細設計工作，約需兩年完成。路政署以現有人手資源管理這項顧問工作，預算的顧問費用約為1,380萬元。

(b) 該7項已完成的小型改善計劃臚列如下：

1. 擴闊位於青山公路元朗段至阜財街的大棠路行人路；
2. 擴闊青山公路元朗段近康樂路的行人過路處；
3. 在又新街擴闊行人路和加設上落客貨專用區，以及進行美化工程；
4. 擴闊教育路及大棠路交界處的行人過路處；
5. 擴闊擊壤路近青山公路元朗段的行人路；
6. 在屏信街與媽橫路建造新的T字路；以及
7. 在安信街實施禁止停車限制。

上述計劃已經達到紓緩行人擠迫情況的目標。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)095

管制人員的答覆

(問題編號：1218)

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：

綱領(2)的2015-16年度需要特別留意的事項中提及「繼續致力推行可行措施以紓緩道路交通擠塞情況」。就此：

(a) 請列出交通擠塞問題最嚴重的10條道路、有關道路的設計流量及實際流量；以及

(b) 請告知當局有否就行人道擠塞進行調查或統計。若有，請列出行人道擠塞問題最嚴重的10條行人道、有關行人道的設計流量及實際流量。若否，當局會否考慮進行相關調查以協助制定政策？

提問人：梁志祥議員 (議員問題編號：12)

答覆：

(a) 運輸署並無記錄全港所有道路的交通流量，所以無法斷定哪10條道路的交通最為擠塞。運署署每年均在具代表性的路線上進行行車時間調查，以評估本港的整體交通情況。

(b) 運輸署並無就全港所有行人道的使用情況編製綜合統計資料，所以無法斷定哪些行人道最為擠塞。運署署一直監察各區行人道的使用情況。如有需要，運輸署會安排實地視察和統計行人流量，並與區議會和地區人士密切聯繫，以制訂適當的改善措施，例如擴闊行人道及行人過路處等。

- 完 -

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：

請問當局會如何利用2015-16年度的預算：

(a) 進一步開放香港與民航伙伴訂立的航空服務安排，從而鞏固香港作為國際及區域航空中心的地位；以及

(b) 與香港港口發展局(港口發展局)和相關政府部門合力推行措施，提升香港港口的營運效率？

提問人：梁君彥議員 (議員問題編號：13)

答覆：

(a) 政府一向積極尋求擴大香港的對外航空連繫，以及擴展與世界各地民航夥伴的雙邊民用航空運輸協定或航空服務安排，為本地民航業開拓持續增長和發展的空間。我們計劃在2015-16年度，爭取進一步開放民用航空運輸協定或航空服務安排，同時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。

(b) 我們在2014年12月1日向港口發展局及香港航運發展局匯報「香港港口發展策略2030研究」(研究)的結果。研究指出，為應付未來直至2030年的吞吐量增長需求，必須提升現有貨櫃碼頭及相關港口設施的處理能力，例如提供更多港口後勤用地和駁運設施。

政府正檢視葵青貨櫃碼頭附近一帶以短期租約出租的港口後勤用地的使用和管理事宜，研究如何更好利用這些土地支援貨櫃碼頭和港口的有效操作，稍後會發出建議文件，諮詢業界。此外，政府於去年6月委託顧問，就一幅位於葵涌現用作港口後勤用途的土地進行研究，探討把該土地發展為主要供貨櫃車及中重型貨車停泊的多層停車場是否可行，以釋放該區多幅現有港口後勤用地，為港口運作提供更佳支援。預計該項研究約於2015年年中完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2165)

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：

在運輸及房屋局局長(局長)辦公室的以下職位，於2015-16年度預算的薪金、房屋津貼、外訪開支、酬酢開支等津貼分別為何？

(a) 局長
(b) 運輸及房屋局副局長(副局長)
(c) 局長政務助理
(d) 局長新聞秘書
(e) 局長政治助理
(f) 研究主任(局長辦公室)
(g) 高級行政主任(局長辦公室)
(h) 行政主任(局長辦公室)
(i) 行政助理(局長辦公室)
(j) 副局長高級私人秘書
(k) 局長政務助理私人秘書
(l) 助理文書主任／局長辦公室(1)
(m) 助理文書主任／局長辦公室(2)

提問人：梁國雄議員 (議員問題編號：507)

答覆：

為編製財政預算，我們為局長、副局長和局長政治助理職位預留的2015-16年度薪酬開支分別為358萬元、250萬元及125萬元。我們也為研究主任(局長辦公室)和行政助理(局長辦公室)兩個非公務員合約職位，預留74萬元作為2015-16年度薪酬開支。在2015-16年度，本局並無預算用於支付上述5個職位的房屋津貼。

在2015-16年度，局長政務助理、局長新聞秘書、高級行政主任(局長辦公室)、行政主任(局長辦公室)、副局長高級私人秘書、局長政務助理私人秘書和助理文書主任／局長辦公室(1)及(2)這8個公務員職位的按薪級中點估計年薪開支合共為595萬元。合資格公務員職位的房屋津貼，均按照有關人員的相關聘用條款，以及相關規例和指引發放，所涉開支並非在總目158項下支付。

外訪開支和酬酢津貼會在部門開支項下支付，這些項目沒有在2015-16年度預算內詳細分列。

- 完 -

答覆編號

THB(T)098

管制人員的答覆

(問題編號：2179)

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：

運輸及房屋局作為監督落實西港島線、南港島線(東段)、觀塘線延線和沙田至中環線(沙中線)的部門，近年不斷有消息指多條鐵路工程有所延誤，或須再向工程基金注資，可否告知：

(a) 南港島線(東段)工程有否延誤？如無，進度為何？預計何時完工？如有延誤，所需額外的工程開支為何？如注資後，預計需再額外注資的機會為何？

(b) 沙中線東西貫線工程有否延誤？如無，進度為何？預計何時完工？如有延誤，所需額外的工程開支為何？如注資後，預計需再額外注資的機會為何？

(c) 沙中線南北貫線工程有否延誤？如無，進度為何？預計何時完工？如有延誤，所需額外的工程開支為何？如注資後，預計需再額外注資的機會為何？

提問人：梁國雄議員 (議員問題編號：543)

答覆：

(a) 正如我們於2015年3月向立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會所匯報，南港島線(東段)的目標通車日期由原先的2015年12月延至2016年年底，主要原因在於金鐘站擴建工程下在港島線下面進行的支撐架工程滯後。南港島線(東段)的最新預算開支已由124億元(按2009年12月價格計算)上調至152億元(按付款當日價格計算)。由於南港島線(東段)屬「擁有權」項目，所以香港鐵路有限公司(港鐵公司)將會負責承擔鐵路工程延誤所引致的額外開支。

(b)及(c) 至於沙中線的「大圍至紅磡段」，港鐵公司估計，土瓜灣站的考古及保育工程，將會引致最少約11個月的滯後及最少41億元的額外工程開支。現時沙中線「大圍至紅磡段」的目標通車日期是2019年。

為了預留彈性於會展站上蓋興建會議中心，並配合灣仔發展計劃第二期的填海工程及其中的中環灣仔繞道隧道工程，沙中線「紅磡至金鐘段」很大可能會延至2021年方能通車。

港鐵公司正就整項沙中線工程進行成本檢討，供路政署審議。由於沙中線工程的應急費用不足以應付考古及保育工程所引致的額外開支，所以我們會適時向立法會尋求增加撥款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2187)

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；(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：

在運輸及房屋局以下的小組中，在2015-16年度預算的詳細職位、薪金、津貼開支等分別為何？

(a) 運輸科第一分科(陸上交通規劃組、基本工程項目組、鐵路及公路發展組、鐵路條例分組、行政及資源管理組)
(b) 運輸科第二分科(公共交通服務組、鐵路營運及服務組、財務監察組)
(c) 運輸科第四分科(民航運輸及機場發展組、民航運輸及民航管理組)
(d) 機場擴建工程統籌辦公室(統籌辦)
(e) 政府總部新聞組(新聞組)

提問人：梁國雄議員 (議員問題編號：508)

答覆：

下表載列該3個分科、統籌辦和新聞組各職位在2015-16年度的薪酬預算(按薪級中點估計的年薪值計算)。在2015-16年度，支付運輸科人員津貼的預算開支約為382萬元，並沒有按各科別及辦事處分列的數字。

(a) 第一分科

類別	職位數目	按薪級中點估計的年薪總值(元)
首長級職位		
首長級乙一級政務官／首長級丙級政務官／政府工程師／首席行政主任	5	9,443,400
非首長級職位(按職系分類)		
政務主任／工程師／城市規劃師	9	9,647,220
系統分析／程序編製主任、行政主任、法定語文主任、物料供應員、文書及秘書人員、貴賓車司機、工人	56	21,656,040

(b) 第二分科[註]

類別	職位數目	按薪級中點估計的年薪總值(元)
首長級職位		
首長級乙級政務官／首長級丙級政務官／總庫務會計師	5	9,222,000
非首長級職位(按職系分類)		
政務主任／庫務會計師	11	11,139,660
會計主任／文書及秘書人員	8	2,604,180

註：包括在完成所需程序後於2015-16年度開設的公共交通策略研究組

(c) 第四分科

類別	職位數目	按薪級中點估計的年薪總值(元)
首長級職位		
首長級乙級政務官／首長級丙級政務官	3	5,826,000
非首長級職位(按職系分類)		
政務主任／庫務會計師	5	6,112,800
行政主任／文書及秘書人員	8	2,901,420

(d) 統籌辦

類別	職位數目	按薪級中點估計的年薪總值(元)
首長級職位		
首席政府工程師／首長級丙級政務官／總工程師	3	5,535,600
非首長級職位(按職系分類)		
政務主任／工程師	4	3,389,280
行政主任／文書及秘書人員	4	1,876,080

(e) 新聞組

類別	職位數目	按薪級中點估計的年薪總值(元)
非首長級職位(按職系分類)		
新聞主任／文書及秘書人員	3	826,320

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1150)

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：

就港內渡輪服務，當局可否告知：

(a) 過去3年當局用於補貼各渡輪航線，以及用於減輕渡輪營運成本的各項措施，其開支金額為何？請按獲補貼航線分開列出各項措施的開支；以及

(b) 紅磡至灣仔渡輪航線自2011年停止營運對不少市民造成不便，坊間有相當強烈的聲音要求重新開辦該航線。當局會否研究重辦該航線，回應市民的需要，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 (議員問題編號：5)

答覆：

(a) 自2011年年中起，政府一直為6條主要離島渡輪航線[1]提供特別協助措施，以維持該等服務的財務可行性，並減輕船費增加對乘客的負擔。截至2015年2月28日，在過去3個財政年度(即2012-13、2013-14及2014-15年度)提供特別協助措施涉及的開支達1.232億元，詳細分項數字載於下列各表：

[1] 6條渡輪航線分別為：「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 2015 年 2 月 28 日 過去 3 個財政年度(即 2012-13、2013-14 及 2014-15 年度) 為6條主要離島渡輪航線提供的特別協助措施						
	(萬元)					
	中環－長洲	橫水渡	中環－梅窩	中環－坪洲	中環－榕樹灣	中環－索罟灣
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	79.1	不適用*	42.5	18.8	12.8	7.5
(b) 發還碼頭電費、水費和清潔費	442.7	不適用*	309	196	205	35.7
(c) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入	440.7	43.5	298.2	433.2	311.2	58.9
(d) 發還船隻維修保養開支	2,972.5	不適用*	2,471.9	1,017.3	1,024.5	201.6
(e) 發還因提供小童票價優惠而少收的收入	351.8	6.1	206.9	169.3	398.6	48.8
(f) 發還船隻保險費	43.8	不適用*	30	63.8	129	30.9
(g) 推出「離島遊」計劃	86.1	不適用*	24	22.8	52.8	29.9

* 橫水渡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。

政府也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列各表：

財政年度	**2012-13** **(萬元)**	**2013-14** **(萬元)**	**2014-15** **(截至2015年2月28日)** **(萬元)**
政府承擔的碼頭維修開支(所有渡輪航線)	1,698.2	1,688.7	2,750.2

豁免船隻牌照費 (提供長者票價優惠的渡輪航線)			
財政年度	**2012-13** **(萬元)**	**2013-14** **(萬元)**	**2014-15** **(截至2015年2月28日)** **(萬元)**
港內渡輪航線			
1. 尖沙咀－中環 2. 尖沙咀－灣仔	2.4	2.1	2.1
3. 北角－觀塘	0.7	0.7	0.7
4. 北角－紅磡[@]	無	無	無
5. 北角－九龍城[@]	無	無	無
6. 西灣河－觀塘	0.2	0.2	0.2
7. 西灣河－三家村	0.2	0.2	0.2
港外渡輪航線			
1. 中環—長洲	7.3	7.3	7.3
2. 橫水渡[@]	無	無	無
3. 中環—梅窩	0.5	0.5	0.5
4. 中環—坪洲	1	1	1.3
5. 中環—榕樹灣	1.4	1.4	1.4
6. 中環—索罟灣	0.7	0.7	0.7
7. 坪洲—喜靈洲	0.3	0.3	不適用[^]
8. 香港仔—榕樹灣(經北角村)	0.3	0.3	0.3
9. 香港仔—索罟灣(經模達)	0.8	0.8	0.7
10. 愉景灣—中環	3.6	3.6	3.6
11. 馬灣—中環	0.7	0.7	0.7
12. 馬灣—荃灣	0.7	0.7	0.7
13. 愉景灣—梅窩[#]	無	無	無
14. 屯門—東涌—沙螺灣—大澳[#]	無	無	無

[@] 調派營運此航線的船隻租賃自其他渡輪營辦商。豁免船隻牌照費並不適用。

[#] 這些渡輪航線目前沒有提供長者票價優惠，因此營辦商並不符合豁免船隻牌照費的資格。

[^] 此航線自2013年8月16日起停辦。「中環—坪洲」渡輪航線於同日起，提供來往坪洲及喜靈洲的特別航班。在2014-15年度，豁免船隻牌照費並不適用於此航線。

(b) 運輸署在2010年9月至12月期間曾進行兩輪招標工作，以挑選合適渡輪營辦商營辦「紅磡－中環」及「紅磡－灣仔」持牌渡輪服務，但即使運輸署在2010年12月第二輪招標中放寬了要求，仍沒有接獲標書。

運輸署認為兩輪招標結果反映，市場認為在當時的經營環境下，由於乘客量持續偏低及營運成本高昂，營辦這兩項渡輪服務在財務上並不可行。儘管如此，如有渡輪營辦商有意營運往返紅磡的渡輪服務，運輸署會考慮乘客需要，以及建議在財務和營運上是否可行。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1153)

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：

入境事務處在綱領(2)的2015-16年度需要特別留意的事項中，提到「規劃設於廣深港高速鐵路西九龍總站、港珠澳大橋港方口岸區及蓮塘／香園圍的新管制站所需的出入境設施」。由於廣深港高速鐵路(高鐵)西九龍總站能否實施一地兩檢，將相當大程度地影響出入境設施的規劃設計，就此當局可否告知本會：

(a) 當局過去3年為落實高鐵西九龍總站一地兩檢投入了多少資源？成效及工作進度為何？

(b) 當局未來3年為高鐵西九龍總站投放多少開支金額？預料何時才能實施一地兩檢？

提問人：梁美芬議員 (議員問題編號：8)

答覆：

在高鐵西九龍總站實施「一地兩檢」的概念，是要讓內地人員在該站執行內地的出入境及清關程序和相關內地法律。而在香港境內實施「一地兩檢」的首要考慮，是如何在憲制及法律框架下，讓內地人員按照內地法律(包括與海關、出入境、檢疫等事宜相關的法律)順利履行職務。相關問題現時由律政司司長率領運輸及房屋局、相關政策局和部門共同積極研究，並同時與內地有關當局進行商討。鑑於有關工作的複雜性，需時去審視和處理相關問題。現時有關工作仍在進行。我們務求在高鐵香港段於2017年年底通車時，於西九龍總站實施「一地兩檢」。

過去3年用於處理高鐵的海關、出入境和檢疫安排所需的人手和開支，由現有資源承擔。

財務委員會已於2010年1月批准撥款共28.09億元，以在西九龍總站建設邊界管制設施和提供港方的政府設施或設備。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1159)

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：

港鐵觀塘線延線原訂今年內通車，但工程多次滯後至明年中，其中黃埔站更可能無法在明年中同步啟用，黃埔居民長期承受港鐵觀塘延線工程的噪音、塵土、交通改道等問題。就此當局會否考慮參考西港島線西營盤站在該站未啟用前，在西營盤區內設置「港鐵特惠站」的做法，在黃埔站啟用前向黃埔區居民提供票價優惠？

提問人：梁美芬議員 (議員問題編號：14)

答覆：

鑑於工地位處人口稠密、交通繁忙及地下公用設施密集的地區，在施工方面有頗多限制，加上地下地質情況相當複雜，為工程增添不少變數，致令黃埔站的建造工程出現滯後。香港鐵路有限公司(港鐵公司)的現時目標，是觀塘線延線於2016年年中通車。港鐵公司會繼續檢討工程進度，有必要時才會修訂目標通車日期。

有關在黃埔站啟用前向黃埔居民提供票價優惠的建議，已轉介港鐵公司考慮。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3221)

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：

本港近年正在進行多項大型道路基建工程及新鐵路工程，但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？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 (議員問題編號：50)

答覆：

政府進行的道路工程項目及香港鐵路有限公司(港鐵公司)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，情況合適時更會在工地附近的樓宇及構建物安裝監察儀器，以及在施工期間監察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。獲委聘的顧問會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。至於道路工程項目，政府會委聘顧問監督建造工程。鐵路項目方面，港鐵公司會成立本身的工程團隊監督鐵路工程的施工。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1073)

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：

當局表示於2015-16年度會繼續與相關部門物色土地作物流發展，就此，可否告知：

(a) 該項工作的最新進展(包括用地的推出時間表、面積和位置)為何；

(b) 政府表示為配合物流業朝着高價值貨物分銷服務發展，會研究整合葵涌青衣貨櫃碼頭周邊的港口和物流業後勤用地、研究改善棕地的措施、規劃和發展機場島上的物流用地，這些研究的進展如何，投入的資源為何；以及

(c) 屯門的10公頃物流用地何時開展地區諮詢，推出時間表為何？

提問人：盧偉國議員 (議員問題編號：17)

答覆：

(a)及(c) 我們已在屯門西預留10公頃用地作物流發展，包括屯門第49區一幅3.6公頃用地和屯門第38區一幅6.4公頃用地。我們剛完成有關的詳細交通影響評估，評估結果確定，在實施建議的緩解措施後，擬議物流發展項目是可行的，不會造成不可接受的交通影響。我們已於2015年3月3日就交通影響評估結果諮詢屯門區議會。我們計劃就交通事宜與區議會議員作進一步討論，以及就屯門第49區的擬議物流發展項目取得城市規劃委員會的規劃許可後，於今年年底前向市場推出這幅物流用地。至於屯門第38區的物流用地，現正用作臨時填料庫至2018年年底，我們會繼續留意該幅用地可騰出作物流用途的時間表。

在2015-16年度，我們會繼續與有關政策局／部門合作，藉着相關部門各項進行中或即將進行的規劃、工程及可行性研究，在本港不同地方(包括洪水橋、新界北和北大嶼山)物色其他合適土地作物流用途。

(b) 政府正檢視葵青貨櫃碼頭附近一帶以短期租約出租的港口後勤用地的使用和管理事宜，研究如何更好利用這些土地支援貨櫃碼頭和港口的有效操作，稍後會發出建議文件，諮詢業界。此外，政府於去年6月委託顧問，就一幅位於葵涌現用作港口後勤用途的土地進行研究，探討把該土地發展為主要供貨櫃車及中重型貨車停泊的多層停車場的可行性，以釋放該區多幅現有港口後勤用地，為港口運作提供更佳支援。預計該項研究約於2015年年中完成。運輸及房屋局以現有人手處理有關工作。

至於「棕地」(一般泛指新界原有農地或鄉郊土地中，已改用作露天貯物場、貨櫃場、倉庫、鄉郊工業及回收場等與環境並不協調的荒廢農地)，政府現正研究可行措施，包括將部分使用者遷入多層樓宇，並以洪水橋新發展區內的「棕地」為試點，推展新發展區。發展局正與相關各局和部門推展這方面的工作。就運輸科而言，所涉工作由現有人員執行。

至於機場島上預留作貨運用途的土地，香港機場管理局一直以來均有評估在香港國際機場(機場)進行其他與物流相關發展項目的需要，在規劃和發展該幅土地時，會考慮空運物流業的最新發展，以提升機場的競爭力，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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0896)

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：

就預算案演辭「貿易物流業」及綱領「海空交通及物流發展」的部分，政府可否告知本會：

(a) 綱領的預算比上年度增加13.1%，原因為何；

(b) 綱領提及當局會「繼續與相關部門共同物色合適土地並研究可否用作物流發展」，當中包括甚麼地區的土地，當中有否包括大嶼山北部；該等工作的預算及人手安排為何；以及

(c) 過去1年，就屯門西預留的10公頃土地進行技術評估的開支為何，進度為何，下一階段具體工作及預計完成的時間表為何？

提問人：麥美娟議員 (議員問題編號：7)

答覆：

(a) 與2014-15年度的修訂預算比較，2015-16年度的預算增加1,400萬元或13.1%，主要由於在2015-16年度，(i)非經常開支項目海運及空運人才培訓基金的現金流量需求增加1,140.4萬元，以及(ii)5個職位淨增幅令薪酬撥款增加466.0萬元。這兩方面的增幅，部分因其他員工開支、一般部門開支和另一非經常開支項目的現金流量減少而得以抵銷。

(b) 在2015-16年度，我們會繼續與有關政策局／部門合作，藉着相關部門在發展局政策範疇下進行的各項進行中或即將進行的規劃、工程及可行性研究，在本港不同地方(包括洪水橋、新界北和北大嶼山)物色其他合適土地作物流用途。就運輸科而言，所涉工作由現有人手處理。

(c) 就屯門第38區(6.4公頃)和屯門第49區(3.6公頃)所預留作現代物流發展的10公頃用地，我們已進行詳細交通影響評估，預計在2014-15年度所涉開支為147萬元。評估結果確定，在實施建議的緩解措施後，擬議物流發展項目是可行的，不會造成不可接受的交通影響。我們已於2015年3月3日就交通影響評估結果諮詢屯門區議會。我們計劃就交通事宜與區議會議員作進一步討論，以及就屯門第49區的擬議物流發展項目取得城市規劃委員會的規劃許可後，於今年年底前向市場推出第49區的物流用地。至於屯門第38區的物流用地，現正用作臨時填料庫至2018年年底，我們會繼續留意該幅用地可騰出作物流用途的時間表。

- 完 -

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：

財政司司長在《財政預算案》演辭中指出，「貿易物流業須要朝高增值方向發展」，並提及「缺少後勤土地是本地物流業面對的一大難題」。就此，政府可否告知本會：

(a) 當局有何具體措施支援貿易物流業，使行業朝高增值方向發展；當中有否涉及額外人手及開支；以及

(b) 除演辭中提及屯門西預留的10公頃物流用地外，當局有何具體措施協助本地物流業界解決缺少後勤土地的難題，措施有否包括檢討「棕地」政策？

提問人：麥美娟議員 (議員問題編號：8)

答覆：

(a) 在2015-16年度，我們會繼續推出措施，支持物流業朝着提供高增值服務發展。該等措施包括物色合適用地以興建現代化物流設施、改善運輸基建加強對外交通聯繫，以及推廣電子物流服務以加強業界的競爭力。就運輸及房屋局(運輸科)而言，所涉工作由現有人手處理。

屯門物流用地

就屯門西預留的10公頃物流發展用地，包括屯門第49區一幅3.6公頃用地和屯門第38區一幅6.4公頃用地，我們剛完成有關的詳細交通影響評估。評估結果確定，在實施建議的緩解措施後，擬議物流發展項目是可行的，不會造成不可接受的交通影響。我們已於2015年3月3日就交通影響評估結果諮詢屯門區議會。我們計劃就交通事宜與區議會議員作進一步討論，以及就屯門第49區的擬議物流發展項目取得城市規劃委員會的規劃許可後，於今年年底前向市場推出這幅物流用地。至於屯門第38區的物流用地，現正用作臨時填料庫至2018年年底，我們會繼續留意該幅用地可騰出作物流用途的時間表。

改善運輸基建

改善基建方面，我們會加緊推展港珠澳大橋的建造工程，以及香港國際機場發展三跑道系統的規劃工作。

推廣電子物流服務

推廣電子物流服務方面，在2015-16年度的兩項措施包括：「中小企電子物流平台適配軟件起動計劃」(起動計劃)及香港物流及供應鏈管理應用技術研發中心(研發中心)建議開發的「物聯網智能倉庫管理系統」(物聯網管理系統)。

起動計劃由香港物流發展局(物流發展局)聯同香港生產力促進局(生產力促進局)和研發中心在2015年3月推出，為約100家物流公司提供資助，安裝「中小企電子物流平台適配軟件」(適配軟件)，以鼓勵業界採用電子貨運。適配軟件由研發中心開發，可讓數據互通，以減低物流業中小型企業(中小企)連接電子服務平台所需的成本及工作。為每家參與計劃公司提供的資助最高金額為3萬元或安裝軟件費用的50%，以金額較低者為準。在物流發展局督導下，生產力促進局負責籌備、管理及推行起動計劃的工作。在2014-15年度，我們向生產力促進局撥款397.5萬元進行這項計劃。

研發中心的物聯網管理系統是一項實現智能及靈活倉儲系統的應用技術，有助物流業中小企通過靈活的倉儲安排，處理快速流轉的貨運和電子商貿的小型訂單。物流發展局已於2015年1月向研發中心提供意見，以便該中心編製詳細建議，在本年度內按照既定程序就建議提交撥款申請。

(b) 除了屯門西的用地外，政府會藉着相關部門各項進行中或即將進行的規劃、工程及可行性研究，繼續在本港不同地方(包括洪水橋、新界北和北大嶼山)物色其他合適土地作物流用途。

發展局正與有關政策局和部門研究「棕地」事宜，而運輸科會繼續向該局提出相關意見。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0898)

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：

當局在綱領中提及「會繼續與香港物流發展局(物流發展局)和物流業界緊密合作，推廣電子物流服務」，該等工作的具體措施為何；當中有否涉及額外人手及開支？

提問人：麥美娟議員 (議員問題編號：8)

答覆：

在2015-16年度，政府在物流發展局的支持下，會撥款推行兩項推廣電子物流服務的措施：「中小企電子物流平台適配軟件起動計劃」(起動計劃)及香港物流及供應鏈管理應用技術研發中心(研發中心)建議開發的「物聯網智能倉庫管理系統」(物聯網管理系統)。

起動計劃由物流發展局聯同香港生產力促進局(生產力促進局)和研發中心在2015年3月推出，為約100家物流公司提供資助，安裝「中小企電子物流平台適配軟件」(適配軟件)，以鼓勵業界採用電子貨運。適配軟件由研發中心開發，可讓數據互通，以減低物流業中小型企業(中小企)連接電子服務平台所需的成本及工作。為每家參與計劃公司提供的資助最高金額為3萬元或安裝軟件費用的50%，以金額較低者為準。在物流發展局督導下，生產力促進局負責籌備、管理及推行起動計劃的工作。在2014-15年度，我們向生產力促進局撥款397.5萬元進行這項計劃。

研發中心的物聯網管理系統是一項實現智能及靈活倉儲系統的應用技術，有助物流業中小企通過靈活的倉儲安排，處理快速流轉的貨運和電子商貿的小型訂單。物流發展局已於2015年1月向研發中心提供意見，以便該中心編製詳細建議，在本年度內按照既定程序就建議提交撥款申請。

上述措施並不涉及運輸及房屋局(運輸科)的額外人手。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)108

管制人員的答覆

(問題編號：0899)

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：

當局在綱領中提及「與香港港口發展局(港口發展局)和相關政府部門合力推行措施，提升香港港口的營運效率」，該等工作的具體措施為何；當中有否涉及額外人手及開支？

提問人：麥美娟議員 (議員問題編號：8)

答覆：

政府在2014年12月1日公布「香港港口發展策略2030研究」(研究)的結果，並向港口發展局及香港航運發展局作出匯報。研究指出，為應付未來直至2030年的吞吐量增長需求，必須提升現有貨櫃碼頭及相關港口設施的處理能力，例如提供更多港口後勤用地和駁運設施。

政府正檢視葵青貨櫃碼頭附近一帶以短期租約出租的港口後勤用地的使用和管理事宜，研究如何更好利用這些土地支援貨櫃碼頭和港口的有效操作，稍後會發出建議文件，諮詢業界。運輸及房屋局(運輸科)以現有人手處理有關工作。

此外，政府於去年6月委託顧問，就一幅位於葵涌現用作港口後勤用途的土地進行研究，探討把該土地發展為主要供貨櫃車及中重型貨車停泊的多層停車場的可行性，以釋放該區多幅現有港口後勤用地，為港口運作提供更佳支援。預計該項研究約於2015年年中完成，預算開支總額約為128萬元。當局一直以內部人手監督研究工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0900)

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：

就當局監督屯門西繞道工程的工作，雖然有關工程的走線在2010年已經取得地區的支持，但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，請提供以下資料：

(a) 當局指出委託顧問就這些反對意見進行初步研究，有關結果為何、諮詢當區持份者的時間表為何；

(b) 經修訂的推行工程的時間表為何、能否配合港珠澳大橋通車；如未能，預計在大橋通車後多久才能落實；以及

(c) 屯門至赤鱲角連接路的工程良好，未來通車沒有西繞道的落成配合，地區人士憂慮將未能緩導屯門的擠塞情況。屯門至赤鱲角連接路通車後，皇珠路通車後的車流為何、當局有何改善措施應付有關的情況、會否考慮降低青嶼幹線的收費以作分流？

提問人：麥美娟議員 (議員問題編號：37)

答覆：

我們現正參照最新的行車量預測和屯門區議會及其他持份者的意見，檢討屯門西繞道項目。我們已於2015年3月3日向屯門區議會介紹屯門西繞道以連接屯門第40區及青田路的修訂走線方案。我們會參照屯門區議會的最新意見，進一步檢討屯門西繞道工程，包括工程的時間表及預算費用。

屯門至赤鱲角連接路於2018年通車後，在繁忙時段皇珠路沿路的交通情況將仍屬可接受水平。根據運輸署的評估，連接屯門公路的皇珠路連接路在2013年的行車量／容車量比率[1]接近1.0；到了2021年當屯門至赤鱲角連接路已通車後，估計比率會達到1.0，反映交通情況屬可接受水平。運輸署會繼續監察皇珠路沿路的交通流量。

政府日後釐訂屯門至赤鱲角連接路的收費及檢討青嶼幹線的收費時，會繼續採取「用者自付」的原則，並考慮多項因素，包括營運成本、對交通流量的影響、經濟情況，以及市民的承擔能力和接受程度。

[1] 行車量／容車量比率反映道路的交通情況。行車量／容車量比率相等於或低於1.0，表示道路的容車量足以應付預期的交通量，行車暢順。行車量／容車量比率在1.0至1.2之間，表示交通開始輕微擠塞；高於1.2表示擠塞情況趨於嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2731)

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：

就本港航運及物流業的發展，請闡明以下問題：

(a) 當局過去1年監督民航處委聘顧問進行的有關設立民航訓練學院的可行性研究，未來有關工作仍會繼續。研究的具體進度及初步結果為何？

(b) 局方過去1年與航運及航空業界和相關教育機構合作，成立海運及空運人才培訓基金(基金)，並落實各項資助及獎學金計劃，以支持人才培訓和發展。未來1年則會參考相關三方專責小組的意見，繼續制訂並落實相關培訓基金的各項人力發展及推廣措施。當中詳情為何？過去3年每年相關培訓的人才數目分別為何？投入行業中工作的情況為何？

(c) 局方未來1年會繼續與香港運輸物流學會(運輸物流學會)和香港貨運物流業協會(貨運物流業協會)合作，確保為貨運物流業從業員舉辦的培訓計劃順利推行。當中的具體計劃及內容為何？過去3年每年相關培訓的人才數目分別為何？投入行業中工作的情況為何？

(d) 局方在過去1年支持香港航運發展局跟進「提升香港作為國際航運中心地位」顧問研究內所提建議，包括探討成立新架構組織以推動航運業的發展。各項建議的跟進實施情況為何？成立新架構組織的計劃詳情為何？

提問人：葛珮帆議員 (議員問題編號：59)

答覆：

(a) 民航處已委託顧問進行成立民航訓練學院的可行性研究。研究範圍包括評估本港及海外航空業現時及未來人力資源及培訓需求，以及成立民航訓練學院的可行性及相關事宜，如學院的規模、所提供培訓的類型和水平、師資、與持份者(包括現有培訓機構)的互動和合作等。顧問在進行研究的過程中，諮詢了航空業持份者和聯繫了本地及海外的航空業界組織與培訓機構，以收集相關資料及汲取他們的意

見。研究報告預計於2015年完成。政府稍後會跟進可行性研究的結果，詳細研究成立民航訓練學院的細節安排。

(b) 在過去的3個財政年度，政府一直推行5項獎勵及獎學金計劃，以助航運業培訓人才，有關計劃現載列於下表第(1)至(5)項。此外，由2014年4月1日開始運作的1億元基金，進一步推展與業界和院校的合作，推行多項新措施和計劃(下表第(6)至(9)項)，加強支持航運及空運業的人力培訓：

	基金措施	詳情
(1)	航海訓練獎勵計劃	參加計劃的實習生可獲得獎勵津貼，以取得在遠洋輪船上航海的經驗，為期最長 18 個月，並可獲發還專業資格考試費用。在 2012-13、2013-14 及 2014-15 年度，分別有 52、44 及 58 名實習生參加計劃。(註)
(2)	船舶維修訓練獎勵計劃	完成職業訓練局(職訓局)指定課程的學員並參加本計劃的學徒訓練，期間可每月獲發資助，為期最長 36 個月。在 2012-13、2013-14 及 2014-15 年度，分別有 4、14 及 9 名學徒參加計劃。(註)
(3)	香港航運及物流獎學金計劃	香港理工大學(理大)國際航運及物流管理理學碩士課程的獲選學生，可獲發獎學金。在 2012、2013 及 2014 年，分別有 14、10 及 10 名理大學生獲發獎學金。20 名獲發獎學金的學生於畢業後加入航運業，14 名學生仍在求學。
(4)	香港海事法律獎學金計劃	香港城市大學(城大)海事法與運輸法法學碩士課程的獲選學生，可獲發獎學金。在 2012、2013 及 2014 年，分別有 9、5 及 7 名城大學生獲發獎學金。12 名獲發獎學金的學生於畢業後加入航運業，9 名學生仍在求學。
(5)	香港大學(港大)—大連海事大學學術合作計劃	大連海事大學的獲選學生可獲發獎學金，修讀港大普通法碩士課程；港大的獲選學生也可獲資助，修讀大連海事大學暑期課程。在 2012、2013 及 2014 年，分別有 5、6 及 5 名大連海事大學的學生獲發獎學金。11 名獲發獎學金的學生於畢業後加入航運業，5 名學生仍在求學。
(6)	航運和航空業暑期實習聯網	措施於 2014 年 4 月開始推行，為大專學生提供暑期到航運和航空業相關公司實習的機會，實習學生每月酬金部分由基金支付。在 2014 年暑期，分別有 248 名學生及 29 家公司參與聯網；措施會在 2015 年暑期再度推行。(註)
(7)	專業培訓課程及考試費用發還計劃	計劃於 2014 年 4 月推出，旨在鼓勵和支援於航運和航空業工作的現職人士，修讀經核准的課程和參加專業考試。截至 2015 年 2 月 28 日，超過 130 名現職人士的申請已成功獲批。

(8)	本地船舶業訓練獎勵計劃	至今有 8 名新入職受僱於本地船舶業的合資格人員參加計劃。
(9)	飛機維修專門課程部分學費退還計劃	計劃於 2014 年 4 月推出，旨在鼓勵青年人選修職訓局的飛機維修專門課程，即(a)飛機維修工程高級文憑或(b)中專教育文憑(飛機維修)，並於畢業後加入飛機維修行業。合資格申請人可獲退還上述課程學費總額的 50%，金額上限為 3 萬元(以較低者為準)。截至 2015 年 2 月 28 日，約有 39 名學員成功申請參加計劃。

註：由於計劃沒有規定學員／學徒／學生在訓練／學徒訓練／實習期結束後須繼續在航運業工作，故此未能提供已經或將會留在業內工作的確實人數。

(c) 在香港物流發展局(物流發展局)的支持下，政府於2007-08年度向運輸物流學會及貨運物流業協會提供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年年初開始分期推出。在過去3年，即2012-13、2013-14及2014-15年度，完成該課程不同單元訓練的學員人數分別為171、54及70人，他們多數為物流業現職從業員。運輸物流學會及貨運物流業協會將會繼續推廣及宣傳該課程，鼓勵物流公司的僱員報讀，以及定期向物流發展局匯報進展情況。

(d) 「提升香港作為國際航運中心地位」顧問研究報告於2014年4月發表，當中主要建議由政府成立新的航運機構，更積極主動地推動航運業的長遠發展。去年7月，運輸科委託顧問進行研究，探討日後新的航運組織的具體職能和架構，以確定組織在財政和運作上持續發展的可行性。專家工作已進入最後階段，預期在數月內可提交建議方案，政府隨後會諮詢立法會及與業界討論，並會適時啟動相關的前期工作。我們會在落實方案後訂定相關的詳細計劃、時間表及所需資源。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2732)

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：

就本港航運及物流業的發展，請闡明以下問題：

請提供香港機場擴建，即發展第三條跑道的計劃最新涉資、融資計劃詳情。同時，該項目的環境影響評估(環評)報告現時出現司法覆核，當局預計影響項目的推進情況為何?

提問人：葛珮帆議員 (議員問題編號：59)

答覆：

根據香港機場管理局(機管局)在2015年1月擬備的最新估算，三跑道系統工程的造價約為1,415億元(按付款當日價格計算)。鑑於機管局的財政狀況相當良好，以及預計未來數年的收入將持續增長，機管局認為該局應自行為工程計劃融資。行政會議於2015年3月17日肯定香港有必要推展三跑道系統計劃。機管局在與政府磋商下，正積極探討有利於早日落實三跑道系統計劃的方法，以期於2023年啟用。

目前有兩宗針對環境保護署署長批准三跑道系統計劃環評報告和就三跑道系統計劃發出環境許可證的決定而提出的司法覆核申請。鑑於法庭正處理該兩宗司法覆核申請，我們對事件不予置評。在此期間，機管局會研究司法覆核申請的影響，並會考慮各種方法，盡量減少可能對推展三跑道系統計劃造成的影響。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0079)

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：

就屯門西預留10公頃物流用地，政府可否告知：

(a) 有否評估該用地使用後對屯門公路承受力的影響；若有，詳情如何；若否，原因為何；以及

(b) 預計何時可推出給業界使用？

提問人：石禮謙議員 (議員問題編號：1)

答覆：

(a) 我們已就屯門第49及第38區的擬議現代化物流發展項目進行詳細交通影響評估。根據評估結果，預計上述兩個發展項目分別於2019年和2023年落成啟用後，在早上及黃昏繁忙時段(即上午7時至9時和下午5時至7時)所帶來的雙程車流，前者為每小時約100架次，後者為每小時約150架次。預計新增車流主要取道龍門路、龍富路、皇珠路和屯門公路前往屯門或市區，又或取道日後通車的屯門至赤鱲角連接路前往大嶼山。交通影響評估顯示，屆時上述道路的交通情況仍屬於可以管理的水平。

(b) 我們已於2015年3月3日就交通影響評估結果諮詢屯門區議會。我們計劃就交通事宜與區議會議員作進一步討論，以及就屯門第49區的擬議物流發展項目取得城市規劃委員會的規劃許可後，於今年年底前向市場推出第49區的用地。屯門第38區的用地現正用作臨時填料庫至2018年年底，我們會繼續留意該幅用地可騰出作物流用途的時間表。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0082)

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：

預算案演辭第72及第73段提到，政府期望三跑道系統可於2016年展開工程，2023年落成啟用。鑑於互聯網上有不少反對三跑道系統的意見，政府可否告知本會，當局在爭取公眾支持這項工程方面有何策略？政府會採取哪些措施，確保有足夠勞動力支持這項工程的建造？政府會如何監管機場管理局並與其合作，以免工程超支？

提問人：石禮謙議員 (議員問題編號：4)

答覆：

在三跑道系統工程的整個規劃過程中，倡議工程的香港機場管理局(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，釐清任何有關三跑道系統的誤解，以及為不同持份者舉辦簡報會、研討會及公眾論壇等多項參與活動。機管局自2012年5月起設立了三跑道系統雙語專題網站(http://www.threerunwaysystem.com)，為公眾提供三跑道系統計劃的最新資訊。該局也透過其他網上平台(例如Facebook)，以聯繫社會大眾，尤其是年輕一代。機管局將會繼續通過傳統途徑和網上媒體，與各界持份者保持聯繫，推廣三跑道系統和蒐集他們的意見。

行政會議於2015年3月17日肯定香港有必要推展三跑道系統計劃。機管局在與政府磋商下，正積極探討有利於早日落實三跑道系統計劃的方法，以期於2023年啟用。與此同時，機管局亦正研究工程在人力方面的需求。

運輸及房屋局於2012年成立機場擴建工程統籌辦公室，監察及協調機管局進行的三跑道系統規劃工作。在機管局繼續推展工程項目期間，該辦公室會繼續與機管局緊密合作，推展工程設計及建造方面的工作，當中包括在落實三跑道系統過程中控制工程成本和監察開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2886)

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：

政府當局在預算案演辭提及，「我們會研究其他地區的經驗，探討各項可行措施推動本港航空融資業務發展。」就此，政府可否告知本會：

(a) 2015-16年度當局在該項工作的預算開支為何；
(b) 負責該項工作的官員人數和級別；
(c) 該等官員的具體工作計劃；以及
(d) 2015-16年度該項工作的進度或時間表？

提問人：單仲偕議員 (議員問題編號：54)

答覆：

探討本港航空融資業發展潛力這項建議，由經濟發展委員會轄下的航運業工作小組(小組)提出。運輸及房屋局(運輸科)為小組提供秘書處服務。運輸科以現有人手和資源，處理秘書處相關的工作和其他開支。

此外，財經事務及庫務局(財經庫務局)和稅務局也以現有人手及資源協助推展這項工作。

正如《二零一五至一六財政年度政府財政預算案》所述，航空融資是發展高增值航運服務的重要一環。運輸科、財經庫務局和稅務局會繼續推展這項工作，參考其他地區的經驗，以探討各項可行措施推動本港航空融資業務發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3141)

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：

政府當局在預算案演辭提及，「為了滿足香港長遠的航空交通需求，面對區內其他機場的激烈競爭，以及鞏固香港作為國際和區域航空中心的地位，我們有必要發展三跑道系統。在通過環境影響評估程序後，香港機場管理局(機管局)已經向政府提交三跑道系統規劃的建議書。」就此，政府可否告知本會：

(a) 2015-16年度當局就三跑道系統會有何工作計劃及相關預算開支；

(b) 負責三跑道系統的官員人數和級別；以及

(c) 當局就三跑道系統融資的角色及融資安排對政府的財務影響。

提問人：單仲偕議員 (議員問題編號：58)

答覆：

(a)及(c) 倡議三跑道系統工程的機管局已就工程完成所需規劃工作，包括法定環境影響評估、相關設計細節及財務安排。鑑於機管局的財政狀況相當良好，以及預計未來數年的收入將持續增長，機管局認為該局應自行為工程計劃融資。行政會議於2015年3月17日肯定香港有必要推展三跑道系統計劃。機管局在與政府磋商下，正積極探討有利於早日落實三跑道系統計劃的方法，以期於2023年啟用。

鑑於三跑道系統工程的重要性和複雜程度，運輸及房屋局(運輸科)轄下自2012年起成立了專責的機場擴建工程統籌辦公室(統籌辦)，以密切監察機管局進行三跑道系統的規劃工作。按薪級中點估計的年薪值計算，統籌辦各職位在2015-16財政年度的開支為10,800,960元。委聘獨立顧問以助審核機管局所進行工作的預算開支約為1,700萬元。

(b) 統籌辦由3名首長級人員和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人員。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0403)

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：

財政預算案演辭指出，香港國際機場三跑道系統擬於2016年展開工程，2023年落成啟用。就此，政府可否告知：

(a) 三跑道系統及相關工程的最新估算造價，以及其與之前的估算造價的比較；
(b) 上述工程需要多少建築業人手，以及如何確保有足夠的技術工人；以及
(c) 由政府承擔的工程費用為多少，以及其餘的工程費用如何支付？

提問人：田北俊議員 (議員問題編號：1)

答覆：

根據香港機場管理局(機管局)在2015年1月擬備的最新估算，三跑道系統工程的造價約為1,415億元(按付款當日價格計算)，與機管局早前在《香港國際機場2030規劃大綱》估算的1,362億元(按付款當日價算)相若。鑑於機管局的財政狀況相當良好，以及預計未來數年的收入將持續增長，機管局認為該局應自行為工程計劃融資。隨着行政會議於2015年3月17日肯定香港有必要推展三跑道系統計劃，機管局在與政府磋商下，正積極探討有利於早日落實三跑道系統計劃的方法，以期於2023年啟用。與此同時，機管局亦正研究實施工程在人力方面的需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0426)

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：

2015-16年度內，運輸科將會繼續與香港機場管理局(機管局)合作，推行措施，以加強機場的客貨運處理能力、機場服務和機場的航線網路及競爭力。就此，當局可否告知本會：

(a) 過去1年推出哪些措施？取得的成效為何？涉及的開支為多少？

(b) 當局計劃在加強機場的客貨運處理能力、機場服務和機場的航線網路及競爭力分別會推出哪些措施？涉及的開支預算為多少？

提問人：田北俊議員 (議員問題編號：24)

答覆：

(a) 在2014年，香港國際機場(機場)的客運量達6 330萬人次，按年增長5.7%；貨運量達438萬公噸，飛機升降量達391 008架次，分別按年增長6.0%和5.1%。

機管局現正投資超過120億元興建新設施，以應付中期的需求。機管局已完成西停機坪擴建工程，提供28個停機位、1條跨跑道車行隧道及其他相關配套設施。機管局也正在機場進行中場範圍發展計劃，現正興建1座客運廊，以額外提供20個停機位。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。當中場範圍發展計劃完成後，機場可處理的客運量將增加1 000萬人次。

政府也十分重視人力培訓，以支持航運及航空業的持續發展。我們已於2014年4月1日成立1億元的海運及空運人才培訓基金，並推出多項訓練及獎勵計劃，支持更多在學青年或在職人士，接受相關的技術訓練和升讀專業學位課程，鼓勵他們投身航運航空業界，為行業培育生力軍，以及提升行業整體的專業水平。

同時，民航處已委託顧問進行成立民航訓練學院的可行性研究。該項可行性研究於2014年年中展開，預期於2015年年初完成。政府會跟進可行性研究的結果，並詳細研究成立民航訓練學院的細節安排。

(b) 在過去數年，機場的飛機起降量增長強勁，平均每年增幅約為5%，在2014年達391 008架次。按照現時預測和交通量增幅，預計現有雙跑道系統的容量快將飽和。儘管上述發展計劃能夠暫時改善機場的運作情況，機場的瓶頸問題仍然在於跑道容量。面對鄰近機場日趨激烈的競爭，我們有逼切需要盡快展開三跑道系統工程，以應付長遠的航空交通需求，維持香港的競爭力。

行政會議於2015年3月17日肯定香港有必要推展三跑道系統計劃。根據機管局在2015年1月擬備的最新估算，三跑道系統工程的造價約為1,415億元(按付款當日價格計算)。機管局在與政府磋商下，正積極探討有利於早日落實三跑道系統計劃的方法，以期於2023年啟用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1503)

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：

就「與香港機場管理局(機管局)和民航處合作，提升現有跑道的航機升降量及其他機場設施的處理能力，例如落實機場飛行區中場範圍發展計劃」，在2011-12、2012-13和2013-14年度實際預算、2014-15年度修訂預算以及2015-16年度預算下，請分別告知本委員會：

(a) 香港國際機場(機場)的航機升降量、貨運量和客運量；

(b) 剛成立機場時，當時預計的機場航機升降量、貨運量和客運量的飽和度；

(c) 機管局投資在機場的維修、保養和成本效益等開支；以及

(d) 就推展機場三跑道系統計劃，局方的時間表為何？

提問人：田北辰議員(議員問題編號：15)

答覆：

(a) 機場在2011-12至2014-15年度(截至2015年1月)的飛機起降量、貨運量和客運量列於下表。

財政年度	客運量 人次 (百萬)	貨運量 公噸 (百萬)	飛機起降量(1) 架次
2011-12	54.9	3.9	339 000
2012-13	57.2	4.0	355 000
2013-14	60.7	4.2	377 000
2014-15 (截至2015年1月)(2)	53.5	3.7	330 000

註：

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

(2) 2014-15年度數字屬臨時數字。

(b) 根據1992年出版的《新機場總綱計劃》，機場在設計上可處理8 730萬旅客、890萬公噸空運貨物和375 500架次的飛機起降量。根據另一項較近期由機管局委託航空顧問「國家航空交通服務公司」於2008年進行的研究，機場現有雙跑道系統的實際最高容量為每年420 000架次的飛機起降量。這項研究的考慮因素已包括飛機技術及機型方面的最新發展／突破、機場附近一帶的地形限制、航空網絡的發展、旅遊趨勢、機場過往交通量增幅等。至於機場最終可處理的客運量和貨運量，取決於各航空公司使用的飛機類型和該等飛機的運載量。

在過去數個財政年度，機場的飛機起降量增長強勁，平均每年增幅約為5%，在2014年達391 008架次。按照現時預測和交通量增幅，預計現有雙跑道系統的容量快將飽和。推展三跑道系統實在刻不容緩，以滿足機場的長遠需求。

(c) 機管局在機場維修保養方面的開支載於下表。

百萬元	財政年度			
	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15 (截至2014年9月)
維修保養	520	604	663	293

(d) 倡議三跑道系統工程的機管局已完成工程的規劃工作，包括法定環境影響評估、相關設計細節及財務安排，並於2015年1月向政府提交建議。行政會議於2015年3月17日肯定香港有必要推展三跑道系統計劃。機管局在與政府磋商下，正積極探討有利於早日落實三跑道系統計劃的方法，以期於2023年啟用。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)119

管制人員的答覆

(問題編號：1504)

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：

就「興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議，繼續監督為排名較前者進行的技術可行性研究和規劃工作」，大部分項目建議現時仍處於設計和諮詢階段，在2011-12、2012-13和2013-14年度實際預算、2014-15年度修訂預算以及2015-16年度預算下，請分別告知本委員會：

(a) 有何困難令大部分項目建議現時仍處於設計和諮詢階段；
(b) 路政署有多少個職位負責以上項目，1個職位處理多少個建議；以及
(c) 當局會否採取措施，例如增加路政署的人手，加快有關研究和工程的進度，使上坡地區的居民早日受惠？

提問人：田北辰議員 (議員問題編號：16)

答覆：

政府於2009年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(以下簡稱「上坡電梯系統」)的建議進行評審，以決定為當時收到的20項建議的工程項目進行初步技術可行性研究的優次。政府於2009年5月就此諮詢立法會交通事務委員會。在有關評審完成後，政府於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。

及後，經審視人力資源後，路政署開展了排名第11位及第12位的建議的初步技術可行性研究。這兩項研究已分別於2014年第二及第三季完成。18項已排名的建議目前的進展載於附件。

上坡電梯系統工程涉及多項考慮因素，例如斜坡狀況、人流路徑、構建物布局、對周邊環境的影響、受影響居民的可能反應、土質、遷移地下公用設施及有需要時相關的收回土地工作等，因此相當複雜。視乎初步技術可行性研究的結果，路政署會繼續進行多項工程前期準備工作，涵蓋勘測及初步設計、諮詢區議會及相關持份者、按《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)刊登憲報及處理任何反對意見、如有需要時徵收土地、進行詳細設計、就個別項目向立法會申請撥款及進行招標工作等。由於這些前期工作涉及複雜的程序，部分建議的工程可能較具爭議性，各工程所需時間需視乎實際情況而定。

路政署、運輸署及機電工程署人員一直協助推行上坡電梯系統。如有需要，亦會委聘顧問以提供技術協助。我們會適時檢討工程的進度及人力資源情況。

附件

18項已排名的上坡電梯系統建議之現時進度

排名	建議	工程進度
1	慈雲山行人通道系統	該通道在沙田至中環線工程項目中落實。
2	寶馬山行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署現正準備委聘顧問就選定的走線進行勘測及初步設計工作。
3	青衣長亨邨升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究、勘測及初步設計均已完成。路政署亦已展開詳細設計工作。
4	磅巷行人扶手電梯及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署於2013年進行公眾諮詢，蒐集市民對落實工程及走線的意見。經考慮公眾意見及檢視原有計劃後，路政署於2015年1月8日徵詢中西區區議會對初步修訂計劃的意見。路政署下一步會就初步修訂計劃進一步諮詢公眾。
5	葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
6	葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
7	葵涌麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
8	近竹園北邨行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
9	窩打老道山升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。工程已在憲報刊登及獲授權進行。路政署現正就建議進行詳細設計工作。
10	荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究顯示，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，再處理有關項目。
11	葵涌大窩口路至禾塘咀街升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署現正準備委聘顧問進行勘測及初步設計工作。

12	聯安街升降機及行人通道	初步技術可行性研究已經完成。路政署現正準備委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
13	月華街行人通道系統	該項目正由土木工程拓展署在觀塘市中心重建項目下落實。
14	康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統	待排名較高建議的推展工作上軌道後，才會跟進這項建議。
14	荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機系統	醫院管理局(醫管局)已就瑪嘉烈醫院建升降機塔工程進行土質勘測，待得出分析報告後，醫管局將應用相關資料於升降機塔工程的詳細設計中。
16	富寶花園至西沙路升降機及行人通道	待排名較高建議的推展工作上軌道後，才會跟進這項建議。
17	興盛路至大窩口道升降機及行人通道系統	待排名較高建議的推展工作上軌道後，才會跟進這項建議。
18	沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統	待排名較高建議的推展工作上軌道後，才會跟進這項建議。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1505)

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：

就「監督在二零一四至一七年的現行牌照期內為6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施的落實情況」，在2011-12、2012-13和2013-14年度實際預算、2014-15年度修訂預算以及2015-16年度預算下，請分別告知本委員會：

(a) 6條主要離島渡輪航線的收入狀況以及政府的補助細節；

(b) 6條主要離島渡輪航線的日均乘客數目，分別列出平日和假日；以及

(c) 對6條主要離島渡輪航線的特別協助措施有否時間表，補貼到何時完結。

提問人：田北辰議員 (議員問題編號：17)

答覆：

(a) 6條主要離島渡輪航線的收入屬於渡輪營辦商的敏感商業資料。

為維持6條主要離島渡輪航線[1]的長遠財務可行性，以及減輕船費增加對乘客的負擔，在2011年4月／7月至2014年3月／6月的過去3年牌照有效期內，以及2014年4月／7月至2017年3月／6月[2]的現時3年牌照有效期內，政府一直為6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施，詳情表列如下：

---

[1] 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」。

[2] 「中環－梅窩」航線的牌照由2011年4月1日起生效，其餘5條航線的牌照由2011年7月1日起生效。該等牌照在2014年獲續期3年。

	特別協助措施	**2011** 年 **4** 月／**7** 月至 **2014** 年 **3** 月／**6** 月 **3** 年牌照有效期內發還的實際款額	**2014** 年 **4** 月／**7** 月至 **2017** 年 **3** 月／**6** 月現時 **3** 年牌照有效期內 [3] 獲批的承擔款額
		(百萬元)	
(1)	豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	1.60	1.57
(2)	發還碼頭電費、水費和清潔費	10.81	13.52
(3)	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，向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入	13.13	18.97
(4)	發還船隻維修保養開支	72.42	95.73
(5)	發還因提供小童票價優惠而少收的收入	9.90	23.49
(6)	發還船隻保險費	2.24	3.36
(7)	再次推出「離島遊」計劃	1.69	2.00

(b) 在2013年年中至2014年年中的最近營運年度期內，6條主要離島渡輪航線星期一至星期六的每日平均乘客量為47 000人次，星期日及公眾假期的每日平均乘客量則為60 100人次。

(c) 政府在2011年年中至2014年年中的3年牌照有效期內，以及其後2014年年中至2017年年中的現時3年牌照有效期內，為6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施。政府會在2015年年底／2016年年初為6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施一事進行中期檢討，此亦為「公共交通策略研究」下的「專題研究」一部分。屆時，政府將會一併檢討渡輪在公共交通服務中的角色及維持長遠財務可行性的安排。

---

[3] 另外預留20%備用款項，以應付因未能預測的因素而導致的營運成本增加。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1506)

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：

就「人人暢道通行」政策，在2011-12、2012-13和2013-14年度實際預算、2014-15年度修訂預算以及2015-16年度預算下，請分別告知本委員會：

(a) 現時全港沒有路政署標誌號碼或無政府部門管理的公共行人天橋、高架行人道和行人隧道的數目；

(b) 當局有否曾為這類無政府部門管理的公共行人天橋加建升降機或無障礙設施？

提問人：田北辰議員 (議員問題編號：18)

答覆：

政府多年來一直在公共行人通道(即由路政署負責維修及保養的公共行人天橋、高架行人道和行人隧道)加設無障礙通道設施(「原有計劃」)，以回應平等機會委員會的建議。政府於2012年8月推出「人人暢道通行」新計劃，以期進一步為由路政署負責維修及保養的現有公共行人通道加設無障礙通道設施。市民共建議在約250條公共行人通道加建升降機。政府於2013年上半年邀請18區區議會，就市民建議的區內新項目制定優次，各區議會分別選出3條公共行人通道作優先推行(「擴展計劃」)。政府現正全力推行「原有計劃」及「擴展計劃」。在2011-12、2012-13、2013-14及2014-15年度的開支分別為660萬元、2,850萬元、2.322億元及5.584億元(預算)，其中已計及進行技術可行性研究／勘探工程、設計工作、建造工程及監督工程的費用。2015-16年度的預算開支為8.4億元。

至於本港並非由路政署或政府其他部門負責維修及保養的行人通道(包括行人天橋、高架行人道和行人隧道)的數量，運輸及房屋局(運輸科)沒有相關資料。由於並非由路政署負責維修及保養的行人通道現時不屬於「人人暢道通行」計劃的範疇內，因此該署沒有在「人人暢道通行」計劃下為該等行人通道加設無障礙通道設施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1507)

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：

就「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，以及訂定相關的跨境運輸安排」，在2011-12、2012-13和2013-14年度實際預算、2014-15年度修訂預算以及2015-16年度預算下，請分別告知本委員會：

(a) 港珠澳大橋(大橋)工程主橋部分，香港政府承擔多少億元的工程開支；
(b) 由建造大橋起，香港段發生多少工業意外數目、原因和結果；以及
(c) 局方與廣東省和澳門特別行政區(特區)預計，大橋主橋珠海段、澳門段和香港段何時通車？

提問人：田北辰議員 (議員問題編號：19)

答覆：

整個大橋項目分為兩部分：(i)大橋主橋；以及(ii)在三地各自的連接路及口岸。大橋主橋工程處於內地水域，由大橋管理局進行；三地的口岸及連接路則由三地政府各自負責興建。

根據三地政府就大橋的建設、運營、維護和管理的協議，內地政府會為主橋項目費用分擔人民幣70億元，香港特區政府會分擔人民幣67.5億元，澳門特區政府會分擔人民幣19.8億元。三地總出資額為人民幣157.3億元，餘下費用會以銀行貸款的形式融資。就港方分擔的部分，財務委員會於2009年就大橋主橋的港方的出資部分批准撥款為港幣92.8億元。

正如運輸及房屋局局長於今年1月16日向立法會交通事務委員會表示，三地聯合工作委員會(三地委)認為整個大橋項目在2016年年底同步建成存在相當大的困難。三地委和大橋管理局會進一步就工期評估進行深入客觀的分析。此外，廣東省發展和改革委員

會主任李春洪於今年2月10日舉行的廣東省第十二屆人民代表大會第三次會議的記者會上表示，大橋工程遇到了很多不可預測的困難及技術問題，現在看來，2016年底全部建成通車，困難相當大。

在香港的本地工程方面，按照現時的進度，香港口岸和香港接線工程應未能趕及於2016年年底完工，路政署正評估預計完工日期。

自香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路的工程於2011、2012及2013年展開以來，合共發生80宗工業意外，原因大致可歸類為被器械及物件所傷、運送／起重／工作期間受傷、從高處墜下、滑倒及其他原因。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1508)

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：

就「繼續致力推行可行措施以紓緩道路交通擠塞情況」，在2011-12、2012-13和2013-14年度實際預算、2014-15年度修訂預算以及2015-16年度預算下，請分別告知本委員會：

(a) 交通諮詢委員會發表《香港道路交通擠塞研究報告》，政府何時有行動回應其建議；以及

(b) 綱領提到「可行措施」的詳細內容，是否接納《香港道路交通擠塞研究報告》，並解釋如何紓緩道路交通擠塞情況？

提問人：田北辰議員 (議員問題編號：20)

答覆：

交通諮詢委員會(交諮會)應運輸及房屋局局長(局長)的邀請，進行有關道路交通擠塞的研究，並於去年12月向局長提交《香港道路交通擠塞研究報告》。交諮會提出多項紓緩道路交通擠塞的短、中、長期措施，供政府考慮。政府現正仔細研究各項建議，並會在適當時候回應。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3291)

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：

就深港西部通道，在2011-12、2012-13和2013-14年度實際預算、2014-15年度修訂預算以及2015-16年度預算下，請分別告知本委員會：

(a) 深港西部通道的車流量，分別的士、專營巴士、非專營巴士和跨境中港車輛，包括日均和年均；以及

(b) 有報道指，深港西部通道的車流量比預期預測較少，到深港西部通道的車輛能直達深圳灣管制站，政府如何提升車流量，吸引更多駕駛者使用此通道。

提問人：田北辰議員 (議員問題編號：22)

答覆：

(a) 根據運輸署出版的《交通統計年報》，在2011、2012及2013年，深港西部通道的車輛流量(包括前往深圳灣口岸的本地公共交通及跨境車輛)如下：

	每日車輛流量 (架次)	每年車輛流量 (百萬架次)
2011	12 170	4.44
2012	14 750	5.38
2013	15 370	5.61

運輸署現正編製2014年的統計資料，尚未得出該年的數字。該署並沒有按車輛類別的分項數字。

(b) 根據政府早前作出的預測，在深港西部通道啟用初期，每日的車輛及旅客流量分別約為29 800架次及30 800人次，預計在2016年每日的車輛及旅客流量會分別上升至60 300架次及61 300人次。根據入境事務處及香港海關提供的資料，在2014-15

年度，深圳灣口岸平均每日的跨境車輛及旅客流量，分別約為9 800架次及105 000人次。與早前的預測比較，實際車輛流量低於預期，但實際旅客流量則遠高於預期。

香港特別行政區政府與廣東省政府自1982年起共同實施及管理涵蓋所有跨境車輛(除貨車及落馬洲－皇崗過境穿梭巴士外)的配額制度。在配額制度下，跨境車輛只能使用特定的邊界管制站，以確保交通量符合各邊界管制站的處理能力。在現時的配額制度下，政府沒有計劃吸引更多跨境車輛經由深港西部通道使用深圳灣口岸。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)125

管制人員的答覆

(問題編號：1927)

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：

海天碼頭過去5年出入境人數如何？飽和度如何？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 (議員問題編號：31)

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。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。再者，港珠澳大橋按計劃落成後，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。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。

根據機管局的資料，海天客運碼頭現時每日平均提供95班航班來往機場及珠三角8個海港口岸。在上午9時至下午5時的繁忙時間，海天客運碼的使用率接近飽和。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)
2010	2.2
2011	2.4
2012	2.6
2013	2.7
2014	2.8

- 完 -

答覆編號

THB(T)126

管制人員的答覆

(問題編號：1928)

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：

中港碼頭及港澳碼頭在過去5年的出入境人數如何？飽和度如何？涉及多少船隻？各碼頭過去5年開支為何？預計2015-16年度開支為何？

提問人：涂謹申議員 (議員問題編號：32)

答覆：

港澳碼頭及中國客運碼頭在過去5年的客運量及渡輪班次數目如下：

年份	港澳碼頭		中國客運碼頭	
	客運量(百萬人次)	渡輪班次	客運量(百萬人次)	渡輪班次
2010	17.3	95 383	7.2	50 147
2011	17.8	95 515	7.7	47 371
2012	17.7	92 162	8.1	46 078
2013	17.6	90 319	8.6	45 466
2014	17.6	89 248	9.0	45 247

港澳碼頭及中國客運碼頭合計每日的最高乘客處理能力約為290 000人次。在2014年，最高的每日旅客量約為124 000人次，約佔兩個跨境渡輪碼頭總處理量的43%。

港澳碼頭及中國客運碼頭在過去5年每年的開支如下：

年度	港澳碼頭(百萬元)	中國客運碼頭(百萬元)
2010-11	48.2	34.2
2011-12	47.8	36.3
2012-13	51.4	41.2
2013-14	52.1	39.8
2014-15(預算)	53.3	42.4

在2015-16年度，港澳碼頭及中國客運碼頭的預算開支分別約為5,330萬元及4,240萬元。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)127

管制人員的答覆

(問題編號：2563)

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：

針對受佔領行動影響，政府計劃豁免的士、小型巴士、專營和非專營巴士、貨車、拖車和特別用途車輛一年內一次因續領車輛牌照所需的車輛檢驗費用。請問：

(a) 這些受影響的車輛數目和免收牌費金額分別有多少？

種類	的士	小型巴士	專營巴士	非專營巴士	貨車	拖車	特別用途車輛
數目							
免收牌費金額							

(b) 請按下表提供過往3年，在全港18區、9月至12月的交通流量數據：

2014年	中西區	灣仔	東區	南區	九龍城	黃大仙	觀塘	油尖旺	深水埗	荃灣	葵青	西貢	沙田	大埔	北區	元朗	屯門	離島
9月																		
10月																		
11月																		
12月																		

2013年	中西區	灣仔	東區	南區	九龍城	黃大仙	觀塘	油尖旺	深水埗	荃灣	葵青	西貢	沙田	大埔	北區	元朗	屯門	離島
9月																		
10月																		
11月																		
12月																		

2012年	中西區	灣仔	東區	南區	九龍城	黃大仙	觀塘	油尖旺	深水埗	荃灣	葵青	西貢	沙田	大埔	北區	元朗	屯門	離島
9月																		
10月																		
11月																		
12月																		

提問人：湯家驊議員 (議員問題編號：10)

答覆：

(a) 根據截至2014年10月底的登記車輛數目，估計有174 300部車輛獲豁免車輛檢驗費用。豁免費用總額估計約為1.2億元，詳情如下：

車輛類別	的士	小型巴士	專營巴士	非專營巴士	貨車	拖車	特別用途車輛
車輛數目[註1]	18 138	7 363	5 846	7 636	117 040	17 038	1 239
豁免費用金額(百萬元)[註2]	9.7	4.7	5.6	6.6	83.2	9.1	1.0

註1：根據截至2014年10月底的登記車輛數目。
註2：根據車輛檢驗費用現時的收費水平估算。

(b) 運輸署只在某些路段收集每月交通流量數據，由於路段數目有限，所以不能代表整個地區的交通流量。因此，運輸署沒有過去3年18區9月至12月的交通流量數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2573)

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：

運輸及房屋局的其中一項職責，是監督港鐵各線路的工程進度。請問：

(a) 現時南港島線(東段)、觀塘線延線和沙中線的工程進度如何；三條線現時預計於何時可以完工及通車；現時估計涉及的工程費用分別是多少；

(b) 沙中線土瓜灣站工地先後發現古物及古蹟，引致工程延誤及招致額外開支。現時最新估計的工程費用是多少；土瓜灣站是否可與沙中線通車時同時啟用；以及

(c) 沙中線土瓜灣站發現的古物及古蹟，是否已決定如何處理；若是，詳情如何？

提問人：湯家驊議員 (議員問題編號：22)

答覆：

根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供的資料，截至2014年年底，南港島線(東段)、觀塘線延線和沙中線的建造工程進度和目標通車日期表列如下：

工程項目	建造工程 實際進度[註] (完成%)	目標通車日期
南港島線(東段)	80	2016年年底
觀塘線延線	77	2016年年中
沙中線	23	大圍至紅磡段：2019年 紅磡至金鐘段：2021年

註：上述鐵路工程項目的進度是以佔預算開支的百分率顯示。

正如我們於2015年3月向立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會所匯報，南港島線(東段)的最新預算開支已由124億元(按2009年12月價格計算)上調至152億元(按付款當

日價格計算)，而觀塘線延線的最新預算費用仍然維持原先的53億元(按2009年12月價格計算)。

由於南港島線(東段)及觀塘線延線屬「擁有權」項目，所以港鐵公司將會負責承擔鐵路工程延誤所引致的額外開支。

整項沙中線工程項目的核准開支預算費為798億元(按付款當日價格計算)。至於沙中線的「大圍至紅磡段」，港鐵公司估計，土瓜灣站的考古及保育工程，將會引致最少約11個月的滯後及最少41億元的額外工程開支。港鐵公司正就整項沙中線工程進行成本檢討，供路政署審議。現時沙中線「大圍至紅磡段」的目標通車日期是2019年。

古物事務監督(發展局局長)於2014年12月8日就土瓜灣站發現的遺蹟保育方案作出決定，將大部分的遺蹟予以原址保留。港鐵公司現正按照有關決定修訂土瓜灣站的設計及建造工序。原址保留的考古遺蹟，位處於預留給日後宋皇臺公園的用地。政府會探討在該公園範圍內設置適當設施，以全面展示考古遺蹟的可行性。港鐵公司也在修訂車站的設計中預留彈性，方便日後在土瓜灣站大堂展示部分出土文物。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)129

管制人員的答覆

(問題編號：2574)

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：

廣深港高速鐵路(高鐵)香港段計劃原定於2015年完工，但主要工程已要延誤至2016年完工，2017年才能通車。請問：

(a) 現時工程進度如何；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；以及
(c) 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 (議員問題編號：23)

答覆：

(a) 正如香港鐵路有限公司(港鐵公司)的進度報告所述，截至2014年12月底，高鐵香港段的整體完成進度為66.3%。西九龍總站的整體挖掘工程已完成約88%，混凝土結構工程完成約43%。主隧道的挖掘工程已完成約90%。石崗列車停放處及緊急救援處14座建築物均已完成，現正進行機電工程，包括路軌鋪設、安裝架空電纜等。截至2014年12月底，已批出合約的累計開支約為431.5億元。

(b) 即將進行的工程主要包括餘下的隧道段、西九龍總站建造工程、整個系統的大部分機電工程，以及整個項目的測試和試行運作。

(c) 高鐵項目建造工程的核准工程預算為668億元。截至2014-15年度結束前，累計開支預算約為500億元。港鐵公司於2014年8月11日公布，高鐵修訂的項目委託費用估算為715.2億元。路政署已敦促港鐵公司因應其獨立董事委員會的報告及署方的評估，再次檢視最新委託費用的預算。港鐵公司正進行相關檢視工作，並會於2015年第二季告知政府有關結果。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2594)

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：

現時活躍粵港兩地的跨境車有逾5.2萬輛，請問：

(a) 過去36個月間，涉及跨境車輛的交通意外分別有多少宗；當中分別多少涉及香港和內地車輛；以及

(b) 上述交通意外涉及的事故包括些甚麼；分別宗數是多少？

提問人：湯家驊議員 (議員問題編號：48)

答覆：

(a) 由2012年1月至2014年12月的36個月內，本港道路上涉及跨境車輛和導致有人受傷的交通意外數字如下：

年份	涉及跨境車輛的交通意外數字		
	總數^	香港車輛	內地車輛
2012	506	485	26
2013	578	564	17
2014	597	579	22

^ 由於部分交通意外同時涉及香港及內地車輛，因此總數少於分項數字的總和。

(b) 在(a)項提及的交通意外中，每年約有76%或平均約430宗個案涉及車輛與車輛碰撞，另有15%或平均約80宗個案涉及車輛與行人碰撞，餘下的9%或平均50宗個案則涉及車輛與物件碰撞或不涉及碰撞。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)131

管制人員的答覆

(問題編號：2604)

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：

貿易物流業是本港的重要產業。請問：
(a) 本港過去3年機場和港口貨運吞吐量每年分別有多少；以及
(b) 當中涉及貨物轉口、本地產品出口和貨物進口的分布如何？

提問人：湯家驊議員 (議員問題編號：59)

答覆：

(a)及(b) 香港國際機場(機場)過去3年的空運貨物吞吐量載於表1，香港港口同期的貨櫃吞吐量載於表2。

表1：機場空運貨物吞吐量

年份	處理的貨物(百萬公噸)(1)		
	卸載	裝載	總計(2)
2012	1.46	2.56	4.03
2013	1.49	2.64	4.13
2014	1.59	2.79	4.38

註：

(1) 卸載的貨物包括進口及抵港轉運貨物。裝載的貨物包括出口及離港轉運貨物。航空郵件不計算在內。
(2) 基於四捨五入關係，數字相加後可能不等於其總計。

表2：香港港口貨櫃吞吐量

年份	卸載貨櫃[3] (萬個標準貨櫃單位)	裝載貨櫃[4] (萬個標準貨櫃單位)	貨櫃總吞吐量[5] (萬個標準貨櫃單位)
2012	1 170.7	1 141.1	2 311.7
2013	1 147.4	1 087.8	2 235.2
2014	1 127.1	1 095.5	2 222.6

註：

(3) 卸載的貨櫃包括進口、抵港轉運及空貨櫃。
(4) 裝載的貨櫃包括出口、離港轉運及空貨櫃。
(5) 基於四捨五入關係，數字相加後可能不等於其總計。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1136)

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：

珠三角區內有多個機場，隨着區內經濟不斷發展，航空交通日趨頻繁。早於2004年，國家民航局、香港民航處及澳門民航局組成三方工作組，制訂措施改善珠三角地區的空域結構和空管安排，以優化空域使用和提升安全。三方工作組於2007年制訂了《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案》，明確規劃在2020年前的短、中及長期優化目標和措施，並以達致區內航空交通「統一規劃、統一標準、統一程序」為最終目標，使能安全善用空域，達致互利共贏局面。當局可否告知，各項優化目標和措施的具體內容、推行進展和時間表，以及在2013-14年度、2014-15年度及2015-16年度的相關開支和人手安排為何？

提問人：謝偉銓議員 (議員問題編號：33)

答覆：

三方工作組於2007年制訂了《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》(方案)，訂立短、中及長期優化目標和措施，以支持珠三角地區航空交通的增長，使區內各機場，包括廣州、香港、深圳、澳門及珠海，達致互利共贏的局面。方案列出分階段推行的措施，以優化珠三角地區的空域設計、改善飛行高度層分配、統一度量衡單位、統一空管程序、增設航道及移交點等。方案是以達致區內航空交通「統一規劃、統一標準、統一程序」為最終目標，以確保空域得以安全善用。

在三方共同努力下，方案內的多項措施已得到落實，包括在香港與廣州飛行情報區之間增設了兩個新移交點及相關航道，讓航機可使用更多移交點從香港取道珠三角空域飛入內地，從而大大減低香港國際機場進近空域航機管理的複雜性，並提升管理空域的效率。此外，又調整了珠海終端區空域結構，提升了珠三角地區整體空域容量和運作效率。

在2015-16年度，民航處會繼續參與三方工作組的商議。通過三方工作組的討論，民航處會繼續與國家民航局及澳門民航局協調，以提升珠三角地區的空域使用，從而進一步增加區內的空運能力。

上述工作由現有人員執行，屬於常規職務，在2013-14、2014-15及2015-16年度沒有涉及額外開支。

- 完 -

答覆編號

THB(T)133

管制人員的答覆

(問題編號：1141)

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：

本屆政府上任以來，就研究廣深港高速鐵路(高鐵)香港段的一地兩檢的法律安排而聘用本地、內地及海外律師提供書面的正式法律意見所用的費用? 負責提供書面的正式法律意見的律師行或律師的名稱？預計2015-16年度將會聘用本地、內地及海外律師提供書面的正式法律意見所用的費用?

提問人：謝偉銓議員 (議員問題編號：38)

答覆：

在高鐵香港段西九龍總站實施「一地兩檢」的法律安排，正由律政司以現有資源進行研究。運輸及房屋局沒有就此事聘用律師提供法律意見。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1144)

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：

當局正在審核由香港機場管理局(機管局)向政府提交三跑道系統規劃的建議書，當中包括很多複雜及專業評估，例如財務、航空空域、造價估算、營運、效益、環保及地面交通等，可能需要獨立於機管局的第三者顧問公司提供意見。當局可否告知本會審核機管局提交三跑道系統規劃的評估是以內部評估的方式還是以聘用獨立第三者顧問公司評估相關事宜？如為前者，政府的人手編制、所涉及以上各項專業的專業職系為何？如為後者，在2013-14、2014-15及2015-16年度，當局在每財政年度委託獨立第三者顧問公司審核機管局提交三跑道系統規劃的詳情、費用、進度及時間表分別多少？以及2015-16年度審核及落實三跑道系統的計劃？

提問人：謝偉銓議員 (議員問題編號：41)

答覆：

運輸及房屋局(運輸科)轄下自2012年起成立了專責的機場擴建工程統籌辦公室(統籌辦)，以密切監察並審核機管局就三跑道系統進行的規劃工作。統籌辦由3名首長級人員和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人員。

此外，政府已委聘獨立工程及財務顧問，就審核機管局的規劃工作提供專業意見。相關顧問研究於2013年展開，現已大致上完成。在2013-14及2014-15年度委聘顧問的總開支分別約為650萬元和780萬元。

在2015-16年度，統籌辦會繼續委聘相關顧問以助審核機管局的工作。在2015-16年度的預算開支約為1,700萬元。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)135

管制人員的答覆

(問題編號：1721)

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：

2015-16年度局方需特別留意事項，包括監督「排名較前」「上坡地區」興建自助扶梯連接系統和升降機系統的技術可行性研究和規劃。上述所指排名較前上坡地區，包括哪些地區？當中有多少個研究及規劃地區在觀塘及黃大仙區？局方根據什麼準則評選各上坡地區先後排名？相關工作將涉及多少開支及人力資源？

提問人：謝偉俊議員 (議員問題編號：22)

答覆：

政府於2009年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(以下簡稱「上坡電梯系統」)的建議進行評審，以決定為當時收到的20項建議的工程項目進行初步技術可行性研究的優次。政府於2009年5月就此諮詢立法會交通事務委員會。在有關評審完成後，政府於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。

正如上文所述，政府於2009及2010年向立法會交通事務委員會簡介的評分機制，包括一套評審準則，載列於下表。

(a)	**周邊環境因素**	**(總分：40分)**
(i)	受惠區域內目前的人口和就業情況	(6分)
(ii)	受惠區域內年屆65歲或以上的現有人口	(5分)
(iii)	地理狀況，即斜度／水平高度差距	(11分)
(iv)	與其他現有或已落實興建的行人設施的連接狀況	(4分)

(v) 與受惠區域內現有或已落實興建的集體公共運輸設施的連接狀況	(4分)
(vi) 與受惠區域內現有或已落實興建的活動中心的連接狀況	(4分)
(vii) 現時行人流量的穩定性	(6分)
(b) 效益因素	**(總分：35分)**
(viii) 活化社區／為社區帶來益處	(6分)
(ix) 節省行程時間／費用	(8分)
(x) 改善目前的交通狀況	(6分)
(xi) 改善現時步行環境	(6分)
(xii) 道路安全	(6分)
(xiii) 推廣旅遊	(3分)
(c) 實施因素	**(總分：25分)**
(xiv) 土地需求	(6分)
(xv) 技術／環境限制	(6分)
(xvi) 成本效益	(13分)

18項已排名的建議載列如下，當中觀塘區及黃大仙區各有兩項建議。

排名	地區	建議
1	黃大仙	慈雲山行人通道系統[註1]
2	東區	寶馬山行人通道系統
3	葵青	青衣長亨邨升降機及行人通道系統
4	中西區	磅巷行人扶手電梯及行人通道系統
5	葵青	葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統
6	葵青	葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統
7	葵青	葵涌麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統
8	黃大仙	近竹園北邨行人通道系統
9	九龍城	窩打老道山升降機及行人通道系統
10	葵青	荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統[註2]
11	葵青	大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統
12	觀塘	聯安街升降機及行人通道
13	觀塘	月華街自動扶梯連接系統[註3]
14	西貢	康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統
14	葵青	荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機系統
16	沙田	富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統
17	葵青	興盛路至大窩口道升降機及行人通道系統
18	沙田	沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統

註1：該項目納入沙田至中環線工程項目中落實。

註2：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。

註3：該項目正由土木工程拓展署在觀塘市中心重建項目下落實。

在沙田至中環線工程項目下推展的慈雲山行人通道系統(排名第一位)，預算費用為6.08億元。現正由土木工程拓展署在觀塘市中心重建項目下推展的月華街自動扶梯連接系統(排名第十三位)，預算費用為9,500萬元。

在2015-16年度，除上述兩項正在興建的建議外，推展其他建議的預算開支約為1,700萬元。

運輸科以現有人手資源監督就排名較高的上坡電梯系統建議進行的技術可行性研究及規劃工作，在其常規職務中，涉及的開支沒有詳細分列。路政署、運輸署及機電工程署的人員也協助推行上坡電梯系統。此外，如有需要，亦會委聘顧問以提供技術協助。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1722)

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：

擬在公共行人天橋、高架行人道和行人隧道加建無障礙通道設施的「人人暢道通行計劃」，在2015-16財政年度，將於多少個觀塘及黃大仙地點加建無障礙通道設施？相關工作預算需多少公帑開支？

提問人：謝偉俊議員 (議員問題編號：23)

答覆：

政府多年來一直在公共行人通道(即由路政署負責維修及保養的公共行人天橋、高架行人道和行人隧道)加設無障礙通道設施(「原有計劃」)，以回應平等機會委員會的建議。我們正繼續推展「原有計劃」餘下的154個項目，預計可按進度陸續至2018年完成大部分的項目。

政府於2012年8月推出「人人暢道通行」新計劃，以期進一步為由路政署負責維修及保養的現有公共行人通道加設無障礙通道設施。市民共建議在約250條公共行人通道加建升降機。我們於2013年上半年邀請18區區議會，就市民建議的區內新項目制定優次，各區議會分別選出3條公共行人通道作優先推行(「擴展計劃」)。我們已大致完成就各區區議會選定的公共行人通道進行的技術可行性研究及勘測工作，並於2014年首季向各區區議會匯報研究結果及初步方案。確定為技術上可行並獲區議會支持的項目的詳細設計工作已經展開，大部分的加建工程項目預計可分階段於2017至2018年完成。

在「原有計劃」下確定為技術上可行及在「擴展計劃」下獲選作優先推行的項目中，有11項位於黃大仙，11項位於觀塘。在該22個項目中，5項已展開建造工程，總預算費用為1.66億元。其他項目的建造費用，須待詳細設計完成後才能確定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1723)

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：

藍田區居民經常投訴，藍田港鐵站A出口3組共9節行人扶手梯超負荷工作、空氣混濁、機齡老化致維修頻仍，加上沒有無障礙通道，使意外頻生(有街坊稱同日早上上班及夜間繁忙時段均目睹扶手梯使用人士意外受傷)。

藍田區市民及區議員連年向香港鐵路有限公司(港鐵公司)及政府反映意見仍無任何改善。上述扶手梯即將進行逐條封閉大維修，人潮堵塞情況將更嚴峻。局方可否告知本委員會：

(a) 「人人暢道通行」計劃有否將藍田港鐵站A出口扶手梯列為首要研究改善工程項目，盡快加設(或在鄰近地方興建)無障礙通道；如有，詳情為何；相關工程研究涉多少開支；如沒有，原因為何；可否正視藍田居民及當區區議員意見，將藍田港鐵站A出口加入「人人暢道通行」計劃；以及

(b) 此外，運輸及房屋局局長可否承諾與港鐵公司合作商討，共同正視上述設施加建工程及港鐵公司與政策局互相推搪、居民苦無對口單位的情況？

提問人：謝偉俊議員 (議員問題編號：24)

答覆：

(a) 政府多年來一直在技術上可行的情況下，在公共行人通道(即由路政署負責維修及保養的公共行人天橋、高架行人道和行人隧道)加設無障礙通道設施(「人人暢道通行」下的「原有計劃」)，以回應平等機會委員會的建議。政府於2012年8月推出「人人暢道通行」新計劃，以期進一步為由路政署負責維修及保養的現有公共行人通道加設無障礙通道設施。市民共建議在約250條公共行人通道加建升降

機。政府於2013年上半年邀請18區區議會，就市民建議的區內新項目制訂優次，各區議會分別選出3條公共行人通道作優先推行(「擴展計劃」)。政府現正全力推行「原有計劃」及「擴展計劃」。

由於藍田站A出入口的自動扶手梯並非公共行人通道，因此為該自動扶手梯提供無障礙通道設施不屬於「人人暢道通行」計劃的範疇內。

(b) 現時所有港鐵車站最少有一條無障礙通道，方便行動不便人士進出車站。這些通道設有客用升降機、輪椅輔助車、輪椅升降台或斜道。藍田站的無障礙通道設於C出入口，該處設有斜道方便輪椅使用者進出車站大堂，然後再使用大堂內客用升降機前往月台。

港鐵公司已詳細研究於A出入口設置客用升降機的可行性。由於A出入口位於山坡上，而車站大堂位於地面，A出入口與車站大堂之間的距離甚遠。由於地勢所限，設置升降機連接A出入口與車站大堂在技術上並不可行，即使可克服技術上的困難，擬設的升降機會佔用位於藍田站上蓋的匯景花園的一部分私人地段，在施工前必須得到匯景花園所有物業業主同意。因此，這建議並不可行。

我們留意到有區議員及居民建議在藍田站附近適當地點設置升降機，以連接A出入口及車站大堂，例如興建上坡升降機連接鯉魚門道(近匯景花園第1座)及啟田道(近藍田(西區)社區中心)。由於建議地點並非位於港鐵車站範圍，所以港鐵公司未能負責此工程。至於政府可否進行有關工程，現時由於政府正在跟進「興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統」排名較高的建議，須待這些排名較高的建議順利推展後才會檢討其他建議。

港鐵公司計劃在2015至2019年期間分批為藍田站A出入口全部9條自動扶手梯進行大型翻新工程。港鐵公司的承辦商會在工程期間為自動扶手梯各部件進行徹底的維修和保養工作，並會更換已損耗的部件。每項翻新工程需時約3個月，而每次只為1條自動扶手梯進行翻新，以盡量減少對乘客的影響。在翻新工程進行期間，港鐵公司會密切監察工程進度及該處的乘客流量，如有需要會作出適當安排，以確保人流暢順。當翻新工程完成後，這些自動扶手梯將可更暢順及安全地運作，為使用者提供更佳服務。

- 完 -

答覆編號

THB(T)138

管制人員的答覆

(問題編號：1724)

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：

(a) 海運及空運人才培訓基金(基金)在2014-15年度所用的6,276,000元開支，培訓了多少及哪些類別海運及空運從業員；
(b) 基金在2015-16年度預算開支和培訓人才數目為何；以及
(c) 基金培訓對紓緩海、空運人才短缺(特別飛機工程人員人手不足)問題，有多大作用？

提問人：謝偉俊議員議員 (議員問題編號：25)

答覆：

(a) 截至2015年2月28日，支持航運及航空業人力培訓及發展所涉及的基金款額為557.7萬元。在2014年，「航運和航空業實習聯網」為248名大專學生提供暑期實習職位，讓他們更加了解該兩個行業的就業前景，另有17名大專學生獲頒發獎學金修讀與航運相關的課程。此外，約有150名在職從業員受惠於基金項下的「專業培訓課程及考試費用發還計劃」和「本地船舶業訓練獎勵計劃」，他們在航運業內不同範疇的海上或陸上崗位工作，例如航運保險、船舶融資、經紀及管理，以及本地船舶業等。

(b) 在2015-16年度，基金預算開支為1,768萬元，預計約有1 100人受惠。

(c) 基金旨在支持更多在學青年人及在職人士，修讀與航運及航空相關的課程和接受專業訓練，並讓年輕一代及早認識兩個行業的廣泛就業機會，從而為行業吸引生力軍，提升行業的整體能力和專業水平。以航運業為例，政府在2004年推出「航海訓練獎勵計劃」，鼓勵青年人汲取遠洋航海經驗；截至2015年2月28日，計劃共資助了357名實習生，除了119人尚未完成實習外，已有165人取得首項專業資

格，即三級甲板部或輪機部高級船員合格證書，當中部分人士更已進一步取得較高級別的一級及二級證書資格。該項獎勵計劃現已為基金下的措施，持續培育本地人才。至於航空業，舉例而言，自2015/16學年起，政府會於基金下推出香港航空獎學金計劃，以鼓勵航空業界的持續專業發展。我們會向選定的學生提供獎學金，每項獎學金的上限為10萬元，讓他們完成與航空業相關的學位或高級學位課程。在2015/16學年，3個由香港理工大學開辦的課程獲選定符合獎學金計劃，分別為機械工程學理學碩士學位(民用航空)、機械工程學理學碩士學位(航空工程)和民航工程學(榮譽)工學士學位課程。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1733)

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：

早前，局方回應我的立法會質詢時指，接駁啟德郵輪碼頭及觀塘渡輪航線已進入試航階段。局長可否告知本委員會：

(a) 上述渡輪服務會否在2015-16財政年度正式開航；如會，詳情為何；如否，原因為何；以及

(b) 哪個部門負責監管上述航線日後營運、收費；相關工作預算將涉多少人手及資源？

提問人：謝偉俊議員 (議員問題編號：33)

答覆：

商務及經濟發展局局長在2014年11月12日書面回覆立法會議員的質詢時曾提及，啟德郵輪碼頭營運商正籌劃利用登岸浮躉連接到碼頭前沿區，於郵輪泊岸或碼頭大樓有活動舉行期間提供特別渡輪服務，並已於2014年11月初進行試泊運作。在試泊運作順利完成後，碼頭營運商在2014年11月20日為前往啟德郵輪碼頭出席「亞太海上旅遊及郵輪展2014」歡迎酒會的嘉賓提供一次由灣仔前往碼頭大樓的特別渡輪服務。

由啟德郵輪碼頭營運商安排的特別渡輪服務並非常設航線。營運商會按碼頭的實際運作需要，考慮是否安排特別渡輪服務及每次服務的詳情(包括目的地)。

至於為啟德郵輪碼頭提供定期的持牌渡輪服務，如市場上有渡輪營辦商提交開辦服務的申請，運輸署便會研究服務在財政及營運上是否可行。截至目前為止，運輸署並無接獲申請。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0251)

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：

就2015-16年度需要特別留意的事項，監督中環灣仔繞道和東區走廊連接路的工程(繞道工程)工作，請提供以下資料：

(a) 當局在2015年施政綱領指出「原訂於2017年完工的中環灣仔繞道和東區走廊連接路的建造工程」，「由於未來仍有很多挑戰及難以預計的情況，可能會導致工程延誤」，現時該工程的進度為何、哪一個關鍵路段的進度受嚴重影響、原因為何；

(b) 受工程進度影響，現時工程的應急費用餘下的金額為何、預計能否應付承建商未來的申索、工程有否超支的風險並需要向立法會申請額外的撥款；以及

(c) 當局指出將會在中環灣仔繞道落成之時，於中區試驗電子道路收費，因應工程有機會延遲落成，有關的試驗計劃推遲至甚麼時候招標？

提問人：王國興議員 (議員問題編號：2)

答覆：

(a) 整個繞道工程項目分由13份工程合約進行。建造工程於2009年年底展開，現已有5份合約竣工，餘下8份合約的工程正全力進行。截至2015年2月底，整體已完成約50%的工程。

在未來數年，繞道工程需要進行大量複雜的海事及道路工程，將有機會出現很多挑戰和難以預計的情況，其中以東區走廊連接路的工程尤甚，因該項工程涉及在維持東區走廊正常運作的情況下，進行複雜的重建及改善北角段的東區走廊天橋組工程。

繞道工程以往已曾遇到不可預見的情況，例如惡劣天氣較預期差和垂直隔牆的深度較預期增加，該等情況仍可能在餘下的填海工程出現。此外，將來部分工程的

施工位置毗連快速公路和貼近民居，因此亦存在其他風險，包括需要較預期長的時間進行預備工程，以便在東區走廊實施大型臨時交通措施，以及需要採取較繁複的工序，以應對公眾日益就工程滋擾的關注。這些風險一旦出現，或會對繞道工程的建造進度造成影響。

鑑於未來仍有很多挑戰及難以預計的情況，可能導致工程延誤，路政署會繼續聯同顧問工程師及駐工地工程人員緊密監察工程進度，並致力採取適當的措施加快工程，例如改良施工方法和程序，以期繞道能盡早通車。

(b) 財務委員會於2014年1月批准將繞道工程項目的核准預算費由281.046億元增至360.389億元(包括合共14.344億元應急費用)。核准預算費的增幅，是根據2013年9月政府預測的公營部門樓宇和建造工程產量價格趨勢增減率、當時對工程計劃的現金流預測，以及當時對繞道工程項目的風險評估而估算出來。假若外圍經濟環境在繞道工程項目餘下的施工期內沒有重大變化，我們預期核准預算費足以應付繞道工程項目的預計開支。

(c) 在研究哪些地區適合推行電子道路收費試驗計劃時，重要準則之一是無須駛進收費區的駕車人士可取道其他免費行車路線繞過該區。基於這項準則，當中環灣仔繞道落成通車後將可提供一條免費繞道，屆時中區會是推行電子道路收費試驗計劃的合適地區。政府推出任何電子道路收費試驗計劃前，會有適當的公眾參與及討論。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)141

管制人員的答覆

(問題編號：0055)

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：

2015-16年度運輸及房屋局局長政治助理的薪酬及津貼預算為何？

提問人：黃毓民議員 (議員問題編號：23)

答覆：

為編製財政預算，我們為運輸及房屋局局長政治助理職位預留的2015-16年度薪酬開支為125萬元。

- 完 -

答覆編號

THB(T)142

管制人員的答覆

(問題編號：0075)

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：

2015-16年度運輸及房屋局局長的薪酬及津貼預算為何？

提問人：黃毓民議員 (議員問題編號：21)

答覆：

為編製財政預算，我們為運輸及房屋局局長職位預留的2015-16年度薪酬開支為358萬元。

- 完 -

答覆編號

THB(T)143

管制人員的答覆

(問題編號：0076)

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：

2015-16年度運輸及房屋局副局長的薪酬及津貼預算為何？

提問人：黃毓民議員 (議員問題編號：22)

答覆：

為編製財政預算，我們為運輸及房屋局副局長職位預留的2015-16年度薪酬開支為250萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2643)

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：

就綱領內「繼續致力推行可行措施以紓緩道路交通擠塞情況」，請告知本會2015-16年度內預計就此會進行的工作內容。

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：38)

答覆：

政府一直以三管齊下的方式，處理道路交通擠塞的情況，即改善交通基建、擴展和改善公共交通系統，以及管理道路的使用。在2015-16年度，政府會繼續以三管齊下的方式，推行適當措施以管理道路交通情況。

交通諮詢委員會(交諮會)應運輸及房屋局局長(局長)的邀請進行研究，並於去年12月向局長提交《香港道路交通擠塞研究報告》。政府現正研究交諮會在報告內提出的各項建議，並會在適當時候回應。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)145

管制人員的答覆

(問題編號：1285)

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：

就推廣香港作為國際航運中心的工作，請告知本會運輸科在2014-15年度的工作及成果；以及在2015-16年度內，運輸科在推廣香港作為國際航運中心的工作計劃和涉及的預算開支為何？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：1)

答覆：

在2014-15年度，運輸及房屋局局長以香港航運發展局(航運發展局)及香港港口發展局(港口發展局)主席身份，於2014年6月率領由該兩局成員組成的訪問團前往雅典及倫敦，出席一項大型國際航運展覽(Posidonia)，並舉行推廣研討會，推介香港在提供高增值海事服務方面的優勢。訪問團同時拜會了希臘政府海運、海洋事務及愛琴海部部長，亦與希臘船東會會晤。在訪問倫敦期間，訪問團與多個航運相關組織代表會晤訪談，包括倫敦航運協會、波羅的海貿易海運交易所及倫敦勞合社。是次訪問推廣有助提升香港航運業在海外的地位。此外，在2014年11月18至19日期間，政府聯同香港貿易發展局主辦「第四屆亞洲物流及航運會議」，來自30個國家和地區超過1 600名人士出席會議及期間舉行的「物流及航運周」的其他業界活動。

在2015-16年度，我們計劃在2015年4月前往德國進行推廣訪問，並於2015年年底參加在上海舉行的國際海事技術會議和展覽會，以及到訪其他內地的航運中心。另外，我們會在2015年11月舉辦第五屆「亞洲物流及航運會議」。我們希望藉以上推廣工作宣傳香港作為國際航運中心的優勢，並向業界伙伴推介香港作為拓展亞洲區航運業務的首選地點。在2015-16年度，上述推廣活動的預算開支約為284萬元。

- 完 -

答覆編號

THB(T)146

管制人員的答覆

(問題編號：1286)

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：

就2015-16年度內，運輸科將會繼續推動成立新的航運組織，以促進香港航運業的發展，請告知本會有關工作的最新進展、未來計劃詳情及時間表、涉及的預算開支為何？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：2)

答覆：

2014年7月，本局委託顧問進行研究，探討建議新的航運組職的具體職能和架構，以確定組織在財政和運作上持續發展的可行性。專家工作已進入最後階段，預期在數月內可提交建議方案，政府隨後會諮詢立法會及與業界討論，並會適時啟動相關的前期工作。我們會在落實方案後訂定相關的詳細計劃、時間表及所需資源。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1287)

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：

就推動物流電子化，政府在2014年推行兩項措施包括「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，請告知本會兩項研究的最新進展；在2015-16年度有關推廣電子物流服務的工作計劃及預算開支為何？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：3)

答覆：

研究由香港貨品編碼協會(編碼協會)和利豐供應鏈管理及物流研究所在2011年進行，旨在探討建立平台以實時追蹤貨物在不同司法管轄區動向的可行性及效益。研究工作包括資料研究、訪問物流業持份者、試驗計劃和個案分析。研究工作在2014年完成，就達致跨境供應鏈可視化的價值和挑戰提供了有用研究結果，並就落實有關措施的步驟提出建議。編碼協會在2014年11月舉辦業界論壇，向相關持份者介紹研究結果。

「空運保」由香港生產力促進局(生產力促進局)聯同香港貨運物流業協會有限公司研發，為貨車智能資訊系統提供額外功能。「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於2013-14年度內完成。先導計劃完成後，生產力促進局一直與各空運貨站及持份者商談把方案作商業用途一事，並着手研發下一代「空運保」的工作，改善系統的運作能力。

在2015-16年度，有關推廣電子物流服務的兩項措施包括：「中小企電子物流平台適配軟件起動計劃」(起動計劃)及香港物流及供應鏈管理應用技術研發中心(研發中心)建議開發的「物聯網智能倉庫管理系統」(物聯網管理系統)。這些措施並不涉及運輸及房屋局(運輸科)的額外人手。

起動計劃由香港物流發展局(物流發展局)聯同生產力促進局和研發中心在2015年3月推出，為約100家物流公司提供資助，安裝「中小企電子物流平台適配軟件」(適配軟件)，以鼓勵業界採用電子貨運。適配軟件由研發中心開發，可讓數據互通，以減低物流業中小型企業(中小企)連接電子服務平台所需的成本及工作。為每家參與計劃公司提供的資助最高金額為3萬元或安裝軟件費用的50%，以金額較低者為準。在物流發展局督導下，生產力促進局負責籌備、管理及推行起動計劃的工作。在2014-15年度，我們向生產力促進局撥款397.5萬元進行這項計劃。

研發中心的物聯網管理系統是一項實現智能及靈活倉儲系統的應用技術，有助物流業中小企通過靈活的倉儲安排，處理快速流轉的貨運和電子商貿的小型訂單。物流發展局已於2015年1月向研發中心提供意見，以便該中心編製詳細建議，在本年度內按照既定程序就建議提交撥款申請。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)148

管制人員的答覆

(問題編號：1288)

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：

就物色合適土地並研究可否用作物流發展，請告知本會有關工作的最新進展，並按各具潛力作物流發展的土地列出其位置、面積、用途、進度及預計推出的時間表。

提問人：易志明議員 (議員問題編號：4)

答覆：

我們已在屯門西預留10公頃用地作物流發展，包括屯門第49區一幅3.6公頃用地和屯門第38區一幅6.4公頃用地。我們剛完成有關的詳細交通影響評估，評估結果確定，在實施建議的緩解措施後，擬議物流發展項目是可行的，不會造成不可接受的交通影響。我們已於2015年3月3日就交通影響評估結果諮詢屯門區議會。我們計劃就交通事宜與區議會議員作進一步討論，以及就屯門第49區的擬議物流發展項目取得城市規劃委員會的規劃許可後，於今年年底前向市場推出這幅物流用地。至於屯門第38區的物流用地，現正用作臨時填料庫至2018年年底，我們會繼續留意該幅用地可騰出作物流用途的時間表。

在2015-16年度，我們會繼續與有關政策局／部門合作，藉着相關部門各項進行中或即將進行的規劃、工程及可行性研究，在本港不同地方(包括洪水橋、新界北和北大嶼山)物色其他合適土地作物流用途。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1289)

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：

請告知本會政府設定衡量香港港口營運效率的指標準則為何；以及在2015-16年度，運輸科將會繼續與香港港口發展局(港口發展局)和相關政府部門合力推行措施，提升香港港口的營運效率，有關工作詳情及目標，涉及的預算開支為何？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：5)

答覆：

政府並無就港口運作效率設定任何指數或標準，但一直透過港口發展局和其他官方組織，與港口營運商及其他持份者緊密合作，維持香港港口的運作效率。

政府在2014年12月1日公布「香港港口發展策略2030研究」(研究)的結果，並向港口發展局及香港航運發展局作出匯報。研究指出，為應付未來直至2030年的吞吐量增長需求，必須提升現有貨櫃碼頭及相關港口設施的處理能力，例如提供更多港口後勤用地和駁運設施。

政府正檢視葵青貨櫃碼頭附近一帶以短期租約出租的港口後勤用地的使用和管理事宜，研究如何更好利用這些土地支援貨櫃碼頭和港口的有效操作，稍後會發出建議文件，諮詢業界。運輸及房屋局(運輸科)以現有人手處理有關工作。

此外，政府於去年6月委託顧問，就一幅位於葵涌現用作港口後勤用途的土地進行研究，探討把該土地發展為主要供貨櫃車及中重型貨車停泊的多層停車場的可行性，以釋放該區多幅現有港口後勤用地，為港口運作提供更佳支援。預計該項研究約於2015年年中完成，預算開支總額約為128萬元。

- 完 -

答覆編號

THB(T)150

管制人員的答覆

(問題編號：1290)

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：

在2015-16年度內，運輸科將會進一步開放香港與民航伙伴訂立的航空服務安排，請告知本會有關工作的最新進展、未來的工作計劃及涉及的開支為何？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：6)

答覆：

政府一向積極尋求擴大香港的對外航空連繫和擴展與世界各地民航夥伴的雙邊民用航空運輸協定或航空服務安排，為本地民航業開拓持續增長和發展的空間。我們計劃在2015-16年度，爭取進一步開放民用航空運輸協定或航空服務安排，同時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。這些工作由運輸及房屋局(運輸科)的人員執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1291)

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：

就自與內地和澳門民航當局合作，致力理順和優化珠江三角洲(珠三角)空域的有效使用後，請告知本會有關工作在過去3個財政年度(2012-13、2013-14及2014-15)的成效，經合作後珠三角空域的改善情況；在2015-16年度內的有關工作計劃及目標為何？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：7)

答覆：

國家民航局、香港民航處及澳門民航局於2004年成立三方工作組，制訂措施改善珠三角地區的空域結構及航空交通管理，以善用空域。三方工作組於2007年制訂了《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》(方案)，訂立於2020年前達到和實施的短、中及長期優化目標和措施。方案的最終目標是達致區內航空交通「統一規劃、統一標準、統一程序」，確保安全善用空域。

在三方共同努力下，方案內的多項措施已得到落實，包括在香港與廣州飛行情報區之間增設了兩個新移交點及相關航道，讓航機可使用更多移交點從香港取道珠三角空域飛入內地，從而大大減低香港國際機場進近空域航機管理的複雜性，並提升管理空域的效率。此外，又調整了珠海終端區空域結構，提升了珠三角地區整體空域容量和運作效率。

在2015-16年度，民航處會繼續參與三方工作組的商議。通過三方工作組的討論，民航處會繼續與國家民航局及澳門民航局協調，以提升珠三角地區的空域使用，從而進一步增加空運能力。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1292)

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：

在2014-15年度運輸科的工作包括與業界組織合作，制訂並推行措施，以支持物流業的發展，請說明運輸科與業界組織合作的項目及推行的措施的詳情。

提問人：易志明議員 (議員問題編號：8)

答覆：

在2014-15年度，運輸科與業界組織就3項不同措施合作，以推展物流業的發展，該等措施包括：進行「粵港及亞洲其他地區跨境供應鏈可視化可行性研究」(研究)、舉辦貨運物流業培訓課程(培訓課程)，以及推行「中小企電子物流平台適配軟件起動計劃」(起動計劃)。

研究由香港貨品編碼協會(編碼協會)和利豐供應鏈管理及物流研究所在2011年進行，旨在探討建立平台以實時追蹤貨物在不同司法管轄地區動向的可行性及效益。研究工作包括資料研究、訪問物流業持份者、試驗計劃和個案分析。研究工作在2014年完成，就達致跨境供應鏈可視化的價值和挑戰提供了有用研究結果，並就落實有關措施的步驟提出建議。編碼協會在2014年11月舉辦業界論壇，向相關持份者介紹研究結果。

培訓課程是香港運輸物流學會(運輸物流學會)及香港貨運物流業協會有限公司(貨運物流業協會)為貨運物流業前線員工特設的課程，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。培訓課程分為「空運物流」和「海運物流」兩組，各設4個單元，由2010年年初開始分期推出。在2014-15年度，培訓課程不同單元共有70名學員完成訓練。運輸物流學會及貨運物流業協會將會繼續推廣及宣傳培訓課程，鼓勵物流公司的僱員報讀。

起動計劃由香港物流發展局聯同香港生產力促進局和香港物流及供應鏈管理應用技術研發中心(研發中心)在2015年3月推出，為約100家物流公司提供資助，安裝「中小企電子物流平台適配軟件」(適配軟件)，以鼓勵業界採用電子貨運。適配軟件由研發中心開發，可讓數據互通，以減低物流業中小型企業在連接電子服務平台所需的成本及工作。為每家參與計劃公司提供的資助最高金額為3萬元或安裝軟件費用的50%，以金額較低者為準。

- 完 -

答覆編號

THB(T)153

管制人員的答覆

(問題編號：1293)

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：

在2014-15年度內，運輸科的工作包括檢討在葵青區提供土地作港口及相關用途的情況，請告知本會有關工作的進展及何時會就有關檢討諮詢業界？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：9)

答覆：

政府正檢視葵青貨櫃碼頭附近一帶以短期租約出租的港口後勤用地的使用和管理事宜，研究如何更好利用這些土地支援貨櫃碼頭和港口的有效操作，稍後會發出建議文件，諮詢業界。

此外，政府於去年6月委託顧問，就一幅位於葵涌現用作港口後勤用途的土地進行研究，探討把該土地發展為主要供貨櫃車及中重型貨車停泊的多層停車場的可行性，以釋放該區多幅現有港口後勤用地，為港口運作提供更佳支援。預計該項研究約於2015年年中完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1294)

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：

就港珠澳大橋的跨境運輸安排，請告知本會有關工作的最新進展及在2015-16年度內的工作計劃，預計何時會就有關安排諮詢運輸業界？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：10)

答覆：

為配合港珠澳大橋的開通，粵港澳三地政府組成了「跨界通行政策協調小組」。該小組現正積極推進有關的政策研究工作，並商議港珠澳大橋的跨境交通安排。有關研究及商議的範圍涵蓋跨界車輛規管及配額制度、跨界車輛通行費、交通管理、營運養護、救援及應急預案、執法協調，以及通關便利等。由於有關研究和三地政府的商議尚在進行中，我們現時未能提供跨境交通安排的細節。

運輸署於2014年5月至6月期間曾就港珠澳大橋的跨境運輸安排與相關的運輸行業會面。視乎有關研究及商議的進度，運輸署會再次諮詢相關的運輸行業，聽取他們的意見。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1295)

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：

在2014-15年度內的工作中，運輸科就改善道路交通擠塞情況，包括研究交通諮詢委員會(交諮會)在其道路交通擠塞研究內提出的建議，請告知本會有關研究的進度，就改善交通擠塞的問題，政府在2015-16年度有何工作計劃及涉及的預算為何？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：11)

答覆：

交諮會應運輸及房屋局局長(局長)的邀請進行研究，並於去年12月向局長提交《香港道路交通擠塞研究報告》。政府現正研究交諮會在報告內提出的各項建議，並會在適當時候回應。

政府一直以三管齊下的方式處理道路交通擠塞的情況，即改善交通基建、擴展和改善公共交通系統，以及管理道路的使用。在2015-16年度，政府會繼續以三管齊下的方式，推行適當措施以管理道路交通情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1368)

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：

在〔總目70下綱領(2)〕2015-16年度需要特別留意的事項中，將規劃設於廣深港高速鐵路(高鐵)西九龍總站及港珠澳大橋港方口岸區所需的出入境設施。請問上述各口岸有關規劃的最新進展及落成的時間表如何？當中涉及的口岸設施開支分別估計為何？

提問人：姚思榮議員 (議員問題編號：42)

答覆：

在高鐵西九龍總站實施「一地兩檢」的概念，是要讓內地人員在該站執行內地的出入境及清關程序和相關內地法律。相關問題現時由律政司司長率領運輸及房屋局、相關政策局和部門共同積極研究，並同時與內地有關當局進行商討。鑑於有關工作的複雜性，需時去審視和處理相關問題。現時有關工作仍在進行。我們務求在高鐵香港段於2017年年底通車時，於西九龍總站實施「一地兩檢」。

財務委員會已於2010年1月批准撥款共28.09億元，以在西九龍總站建設邊界管制設施和提供港方的政府設施或設備。

至於港珠澳大橋香港口岸，正如運輸及房屋局局長於今年1月16日向立法會交通事務委員會表示，三地聯合工作委員會(三地委)認為整個港珠澳大橋項目在2016年年底同步建成存在相當大的困難。三地委和港珠澳大橋管理局會進一步就工期評估進行深入客觀的分析。此外，廣東省發展和改革委員會主任李春洪於今年2月10日舉行的廣東省第十二屆人民代表大會第三次會議的記者會上表示，港珠澳大橋工程遇到了很多不可預測的困難及技術問題，現在看來，2016年底全部建成通車，困難相當大。

在香港的本地工程方面，按照現時的進度，香港口岸和香港接線工程應未能趕及於2016年年底完工，路政署正評估預計完工日期。

港珠澳大橋會以「三地三檢」模式運作，三地的口岸由三地政府各自負責設立。香港口岸工程方面，政府正向立法會申請撥款，把香港口岸工程的核准預算費調高54.611億元，即由304.339億元(財委會於2011年批准款額)增至358.95億元。

- 完 -

答覆編號

THB(T)157

管制人員的答覆

(問題編號：2002)

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：

運輸署2015-16年度，將動用多少資源從事有關規劃和實施公共運輸服務及相關公共運輸設施，以配合房屋和商業發展項目？當中有多少款項用於規劃及應對興建「插針式」1至2幢的公營房屋後，相關地區因人口增加的公共運輸服務和相關的公共運輸設施需求增加的安排？這方面的工作詳情為何？可否交代當中涉及多少幅土地及地區分布詳情？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：27)

答覆：

2014-15年度，運輸署轄下市區和新界分區辦事處開設了7個有時限職位(即1個總運輸主任、2個高級運輸主任和4個一級運輸主任)，為期6年，負責規劃和實施配合新房屋和商業發展項目的公共運輸服務及相關公共運輸設施。

規劃和實施配合新房屋發展項目的公共運輸服務及相關設施的工作，屬上述人員的職務，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

房屋和商業發展項目分布在本港各區，部分現正處於設計或興建階段的主要發展項目如下：

市區

(a) 安達臣道公共房屋發展計劃；
(b) 安達臣道石礦場用地發展；
(c) 前茶果嶺高嶺土礦場地盤發展；
(d) 鑽石山綜合發展區公營房屋發展計劃；

(e) 白田邨重建計劃；及
(f) 西北九龍填海區第六號地盤(深水埗)。

<u>新界</u>

(a) 洪水橋第13區公共房屋發展項目(洪福邨) ；
(b) 屯門第54區公共房屋發展項目；
(c) 沙田水泉澳公共房屋發展項目；
(d) 康寶路公共房屋發展項目；
(e) 粉嶺皇后山公共房屋發展項目；
(f) 東涌第39區發展計劃；
(g) 屯門第40及46區發展計劃；
(h) 新界東北新發展區；
(i) 錦田南綜合發展區；及
(j) 洪水橋新發展區。

- 完 -

答覆編號

THB(T)158

管制人員的答覆

(問題編號：2003)

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：

就2015-16年度，運輸署將有多少資源負責處理有關規劃和開辦新的專線小巴服務？特別是東涌新市鎮人口不斷上升，居民多次爭取開辦專線小巴服務，運輸會否投入資源處理有關東涌開辦專線小巴服務事宜，如會，詳情為何，如否，原因為何？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：29)

答覆：

專線小巴在公共交通系統擔當着輔助角色，提供接駁服務至公共交通交匯處，以及為乘客較少或不宜使用高載客量交通工具的地區提供服務。有關規劃和開辦新專線小巴服務的工作，包括處理為東涌引入新專線小巴服務的要求，由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分列。

東涌新市鎮現時的鐵路和專營巴士服務十分完善，有51 條專營巴士路線服務該區，包括29條對外及22條區內路線。當有確實需求時，運輸署會考慮加強東涌新市鎮的公共交通服務，而引入專線小巴服務會是考慮方案之一，以回應該等需求。運輸署會繼續密切監察情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2013)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

近年來，香港鐵路有限公司(港鐵公司)曾發生多次延誤事故。就此，可否告知本會：

(a) 於過去3年，港鐵每年發生各級的延誤事故的數目分別為何；另外，當局採取何種措施跟進事故；

(b) 於過去3年，當局就監察港鐵的服務質素，每年投放的人手及開支為何；

(c) 由於近年來港鐵發生多宗延誤事故，就此於未來3年，當局會否增加人手及開支，以更有效地對港鐵作出監控；如有，詳情為何；如無，原因為何？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：14)

答覆：

(a) 在2012、2013和2014年，受港鐵公司可控制的因素的影響而導致鐵路服務受阻達8分鐘或以上的事故，分別有146宗(每百萬載客車卡行車公里有0.50宗)、143宗(每百萬載客車卡行車公里有0.47宗)和160宗(每百萬載客車卡行車公里有0.52宗)；而鐵路服務受阻達31分鐘或以上的嚴重事故則分別有8宗(每百萬載客車卡行車公里有0.03宗)、5宗(每百萬載客車卡行車公里有0.02宗)和12宗(每百萬載客車卡行車公里有0.04宗)。

港鐵公司已設有行之有效的通報機制，以便在鐵路服務受阻時通知運輸署。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。

對於重大服務受阻事故，運輸署會要求港鐵公司提交事故報告，並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。運輸署會向港鐵公司跟進已確定的改善措施，例如在事故期間與乘客妥善保持溝通，並監察落實有關措施的進度。此外，機電工程署會(機電署)會調查對鐵路安全造成影響的事故，並會按需要建議港鐵公司採取適當改善措施。

(b) 運輸署負責監察港鐵公司所營運的鐵路服務的表現，署內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名運輸署助理署長和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。按薪級中點估計的年薪值計算，在2012-13、2013-14和2014-15年度，小組內5個職位的職員費用分別約為3,752,000元、3,861,000元和4,078,000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運輸營辦商，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。

(c) 運輸署會定期檢討人力需求，以確保有效履行與鐵路服務有關的職責。

此外，政府會加強機電署鐵路科的人手，由2015-16年度起開設11個常額職位，以加強現有鐵路服務和新鐵路項目的安全巡查和監管工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2027)

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：

當局可否告知：

(a) 於過去3年，當局用以監察青馬管制區及青沙管制區的人手及開支為何；及

(b) 於過去3年，青馬大橋、馬灣高架道路、汲水門大橋、南灣隧道、昂船洲大橋、尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道每年所需的維修開支分別為何？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：30)

答覆：

(a) 監察青馬管制區和青沙管制區運作的工作，由運輸署青馬及青沙監察小組(監察小組)負責。監察小組由總運輸主任掌管，這名總運輸主任須同時負責全部6條政府隧道的管理工作，其用於監察青馬管制區和青沙管制區的工作時間和涉及的費用並沒有獨立分項數字。過去3年，小組內其他負責監察青馬管制區和青沙管制區的員工數目和職員費用如下：

職級	員工數目	2011-12年度職員費用(千元)	2012-13年度職員費用(千元)	2013-14年度職員費用(千元)
高級運輸主任	1	784	825	846
一級運輸主任	2	1,131	1,197	1,244
一級運輸監督	3	1,176	1,245	1,293
二級運輸監督	1	280	297	308
文書助理	1	158	167	174

註：職員費用按薪級中點估計的年薪值計算。

(b) 青嶼幹線[註1]、八號幹線(沙田至長沙灣段)[註2]及八號幹線(長沙灣至青衣段)[註3]的管理、營運和維修保養工作已外判予私營承辦商，以負責進行所有道路、構築物、建築物、系統和設備等例行維修保養工作。維修保養開支已包括在管理、營運和維修保養合約費用內，因此並無獨立分項數字。

至於非例行的維修保養工作的開支和相關費用，例如大規模重鋪路面和更換大橋纜索，則由政府負責。過去3年的相關開支如下：

	2011-12年度 (百萬元)	2012-13年度 (百萬元)	2013-14年度 (百萬元)
青嶼幹線	22.9	17.4	14.5
八號幹線(沙田至長沙灣段)	0.1	0.7	0.1
八號幹線(長沙灣至青衣段)	2.8	3.3	1.3

註：

(1) 青嶼幹線包括青馬大橋、汲水門大橋和馬灣高架道路。

(2) 八號幹線(沙田至長沙灣段)包括尖山隧道、沙田嶺隧道和大圍隧道。

(3) 八號幹線(長沙灣至青衣段)包括昂船洲大橋和南灣隧道。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3163)

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：

當局可否告知：

由荃灣區議會社區建設、規劃及發展委員會的社區發展及規劃工作小組(工作小組)於2015年1月出版的《荃灣區綜合社區可持續發展研究及建議》(《研究及建議》)，當中提及荃灣區的泊車位問題，當局有否考慮參考及研究該份報告，再於各區進行更深入的車位需求和計量調查；如有，涉及的人手、開支及具體詳情為何；如無，原因為何？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：49)

答覆：

運輸署備悉荃灣區議會社區建設、規劃及發展委員會轄下工作小組出版的《研究及建議》所得結果。運輸署一直密切監察荃灣區以至全港其他各區的停車位供求情況，並會在不影響道路安全和其他道路使用者的前提下，在適合地點增設停車位。

運輸署亦會根據《香港規劃標準與準則》，並考慮當區的交通情況，確保各區的新發展項目提供適合數量的停車位。如某種類車輛對停車位的需求特別高，運輸署會考慮在臨時短期租約停車場的租約條款加上額外規定，以供該種類車輛停泊。監察和檢討各區停車位供求情況的工作由運輸署現有人手執行，涉及的開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1606)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 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：

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幅度及申請結果，並以下表形式回覆：

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

提問人：陳鑑林議員 (議員問題編號：2)

答覆：

2014-15年度從各種公共交通工具接獲的票價調整申請最新情況如下：

(A) 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 45A號	2014年4月	加價 16.7%	加價 8.3%
2.	新界 36號	2014年4月	加價 20.6%	將會加價 8.8%
3.	新界 37號	2014年4月	加價 20.6%	將會加價 8.8%
4.	新界 38號	2014年4月	加價 20.6%	將會加價 8.8%

專線小巴路線		申請日期	申請調整幅度	結果
5.	新界 15號	2014年4月	加價 15.4%	加價 10.3%
6.	新界 15A號	2014年4月	加價 15.4%	加價 10.3%
7.	新界 15M號	2014年4月	加價 13.2%	加價 10.5%
8.	新界 16號	2014年4月	加價 12.5%	加價 10%
9.	新界 17號	2014年4月	加價 14%	加價 10.5%
10.	新界 17A號	2014年4月	加價 12.1%	加價 12.1%
11.	新界 17M號	2014年4月	加價 12.1%	加價 12.1%
12.	新界 301號	2014年4月	加價 16.1%	加價 6.5%
13.	新界 301M號	2014年4月	加價 16.1%	加價 6.5%
14.	新界 302號	2014年4月	加價 8.2%	加價 3.5%
15.	新界 20A號	2014年4月	加價 11.5%	加價 3.8%
16.	新界 20X號	2014年4月	加價 11.5%	加價 3.8%
17.	新界 20S號	2014年4月	加價 6.5%	加價 4.3%
18.	新界 20K號	2014年4月	加價 13.8%	加價 5.2%
19.	新界 20B號	2014年4月	加價 12.1%	加價 4.5%
20.	新界 20C號	2014年4月	加價 11.4%	加價 4.3%
21.	新界 20R號	2014年4月	加價 9.7%	加價 4.3%
22.	新界 21K號	2014年4月	加價 12.7%	加價 5.5%
23.	新界 21A號	2014年4月	加價 14.6%	加價 4.9%
24.	新界 22K號	2014年4月	加價 9.7%	加價 6.5%
25.	新界 23K號	2014年4月	加價 8.9%	加價 4.4%
26.	新界 23S號	2014年4月	加價 14%	加價 4%
27.	新界 68K號	2014年4月	加價 12.2%	處理中
28.	新界 69K號	2014年4月	加價 13.6%	處理中
29.	九龍 23號	2014年5月	加價 29.6%	加價 11.1%
30.	九龍 23B號	2014年5月	加價 25%	加價 11.1%
31.	九龍 23C號	2014年5月	加價 29.6%	加價 11.1%
32.	九龍 23M號	2014年5月	加價 29.6%	加價 11.1%
33.	九龍 23S號	2014年5月	加價 7.7%	加價 7.7%
34.	九龍 24號	2014年5月	加價 56.3%	加價 18.8%
35.	九龍 24M號	2014年5月	加價 9.4%	加價 6.2%
36.	新界 312號	2014年5月	加價 10%	加價 6.7%
37.	新界 313號	2014年5月	加價 9.3%	加價 5.3%
38.	新界 105號	2014年5月	加價 11.5%	加價 9.2%
39.	新界 105S號	2014年5月	加價 9.3%	加價 9.3%
40.	港島 14M號	2014年6月	加價 13.2%	加價 7.5%
41.	港島 21A號	2014年6月	加價 10.3%	加價 7.7%
42.	港島 21M號	2014年6月	加價 11.1%	加價 6.7%

專線小巴路線		申請日期	申請調整幅度	結果
43.	九龍 74號	2014年6月	加價 12.3%	加價 7.7%
44.	九龍 74S號	2014年6月	加價 12.3%	加價 7.7%
45.	九龍 2號	2014年6月	加價 14.5%	加價 5.3%
46.	九龍 2A號	2014年6月	加價 14.5%	加價 5.3%
47.	九龍 6號	2014年6月	加價 19.3%	加價 8.8%
48.	九龍 6A號	2014年6月	加價 19.3%	加價 8.8%
49.	九龍 6X號	2014年6月	加價 19.3%	加價 8.8%
50.	九龍 83M號	2014年6月	加價 11.8%	加價 8.8%
51.	九龍 83A號	2014年6月	加價 11.8%	加價 8.8%
52.	新界 412號	2014年6月	加價 20.4%	加價 10.2%
53.	新界 94號	2014年6月	加價 23.3%	加價 11.6%
54.	新界 94A號	2014年6月	加價 23.3%	加價 11.6%
55.	新界 94S號	2014年6月	加價 21.7%	加價 10.9%
56.	新界 404M號	2014年6月	加價 13.6%	加價 9.1%
57.	新界 405號	2014年6月	加價 19.2%	加價 11.5%
58.	新界 88D號	2014年6月	加價 12.5%	加價 7.5%
59.	新界 106號	2014年6月	加價 10.1%	加價 10.1%
60.	新界 107號	2014年6月	加價 11.1%	加價 11.1%
61.	港島 16M號	2014年7月	加價 13.6%	加價 10.9%
62.	港島 16A號	2014年7月	加價 13.6%	加價 10.9%
63.	港島 16X號	2014年7月	加價 18.8%	加價 12.5%
64.	港島 18M號	2014年7月	加價 22.1%	加價 4.4%
65.	港島 20號	2014年7月	加價 28.3%	加價 11.3%
66.	港島 20M號	2014年7月	加價 42.9%	加價 11.4%
67.	九龍 34M號	2014年7月	加價 33.3%	處理中
68.	九龍 34S號	2014年7月	加價 33.3%	處理中
69.	九龍 35號	2014年7月	加價 30.3%	處理中
70.	九龍 36A號	2014年7月	加價 33.3%	處理中
71.	九龍 60號	2014年7月	加價 23.8%	處理中
72.	九龍 3號	2014年7月	加價 13.7%	加價 7.8%
73.	九龍 8號	2014年7月	加價 14.8%	加價 9.3%
74.	九龍 8S號	2014年7月	加價 14.8%	加價 9.3%
75.	新界 27號	2014年7月	加價 13.6%	處理中
76.	九龍 70號	2014年8月	加價 10.4%	加價 7.8%
77.	九龍 70A號	2014年8月	加價 10.4%	加價 7.8%
78.	九龍 86號	2014年8月	加價 14%	處理中
79.	新界 87號	2014年8月	加價 10.5%	將會加價 7.9%
80.	新界 87A號	2014年8月	加價 22.2%	將會加價 6.7%

專線小巴路線		申請日期	申請調整幅度	結果
81.	新界 87M號	2014年8月	加價 11.4%	將會加價 6.8%
82.	新界 87K號	2014年8月	加價 10.5%	將會加價 7.9%
83.	新界 89號	2014年8月	加價 22%	將會加價 9.8%
84.	新界 89A號	2014年8月	加價 22%	將會加價 9.8%
85.	新界 89B號	2014年8月	加價 46.3%	將會加價 9.8%
86.	新界 89P號	2014年8月	加價 22%	將會加價 9.8%
87.	新界 89M號	2014年8月	加價 28.2%	將會加價 7.7%
88.	新界 89S號	2014年8月	加價 28.2%	將會加價 7.7%
89.	新界 98號	2014年8月	加價 28.2%	將會加價 7.7%
90.	新界 101M號	2014年8月	加價 13.6%	加價 11.1%
91.	新界 102號	2014年8月	加價 13.6%	加價 9.9%
92.	新界 102B號	2014年8月	加價 13.9%	加價 12.7%
93.	新界 102S號	2014年8月	加價 11.8%	加價 11.8%
94.	新界 111號	2014年8月	加價 13.6%	加價 9.9%
95.	九龍 54號	2014年9月	加價 10.7%	加價 6.7%
96.	九龍 54M號	2014年9月	加價 7.7%	加價 7.7%
97.	九龍 54S號	2014年9月	加價 9.7%	加價 6.5%
98.	新界 28S號	2014年9月	加價 5.9%	處理中
99.	九龍 18M號	2014年10月	加價 21.2%	處理中
100.	九龍 12A號	2014年10月	加價 11.9%	加價 9.5%
101.	九龍 12B號	2014年10月	加價 11.9%	加價 9.5%
102.	九龍 12S號	2014年10月	加價 11.1%	加價 8.9%
103.	新界 46M號	2014年10月	加價 19.4%	處理中
104.	新界 47M號	2014年10月	加價 19.5%	處理中
105.	新界 90M號	2014年10月	加價 18.8%	處理中
106.	新界 92M號	2014年10月	加價 18.8%	處理中
107.	新界 93號	2014年10月	加價 18.8%	處理中
108.	新界 93A號	2014年10月	加價 15.7%	處理中
109.	新界 403號	2014年10月	加價 14.6%	處理中
110.	新界 403A號	2014年10月	加價 14.6%	處理中
111.	新界 403X號	2014年10月	加價 14.6%	處理中
112.	新界 481號	2014年10月	加價 14.6%	處理中
113.	新界 481A號	2014年10月	加價 14.6%	處理中
114.	新界 481B號	2014年10月	加價 14.6%	處理中
115.	新界 482號	2014年10月	加價 16.2%	處理中
116.	新界 11號	2014年10月	加價 28.8%	處理中
117.	新界 11A號	2014年10月	加價 30%	處理中
118.	新界 11B號	2014年10月	加價 28.8%	處理中

專線小巴路線		申請日期	申請調整幅度	結果
119.	新界 11M號	2014年10月	加價 29.2%	處理中
120.	新界 11S號	2014年10月	加價 29.1%	處理中
121.	新界 12號	2014年10月	加價 33.7%	處理中
122.	新界 83A號	2014年10月	加價 16%	處理中
123.	新界 85號	2014年10月	加價 16%	處理中
124.	新界 86號	2014年10月	加價 16%	處理中
125.	新界 86A號	2014年10月	加價 15.4%	處理中
126.	新界 86M號	2014年10月	加價 16%	處理中
127.	新界 71號	2014年10月	加價 17.6%	將會加價 8.8%
128.	新界 72號	2014年10月	加價 17.6%	將會加價 8.8%
129.	新界 409號	2014年10月	加價 14%	將會加價 8.8%
130.	新界 409K號	2014年10月	加價 14%	將會加價 8.8%
131.	港島 39C號	2014年11月	加價 18.8%	處理中
132.	港島 39S號	2014年11月	加價 18.8%	處理中
133.	港島 39M號	2014年11月	加價 12.5%	處理中
134.	港島 40號	2014年11月	加價 15%	處理中
135.	港島 40X號	2014年11月	加價 15%	處理中
136.	港島 52號	2014年11月	加價 14.5%	處理中
137.	港島 4A號	2014年11月	加價 17.6%	處理中
138.	港島 4B號	2014年11月	加價 13.3%	處理中
139.	港島 4C號	2014年11月	加價 17.6%	處理中
140.	港島 4S號	2014年11月	加價 100%	處理中
141.	港島 5號	2014年11月	加價 21.8%	處理中
142.	港島 8號	2014年11月	加價 14.5%	處理中
143.	港島 8X號	2014年11月	加價 14.5%	處理中
144.	港島 35M號	2014年11月	加價 13.3%	處理中
145.	九龍 79K號	2014年11月	加價 9.1%	加價 6.8%
146.	九龍 79M號	2014年11月	加價 8.6%	將會加價 8.6%
147.	九龍 79S號	2014年11月	加價 8.6%	將會加價 8.6%
148.	九龍 77M號	2014年11月	加價 9.5%	處理中
149.	九龍 78號	2014年11月	加價 9.4%	處理中
150.	九龍 78A號	2014年11月	加價 9.4%	處理中
151.	新界 502號	2014年11月	加價 9.1%	處理中
152.	新界 50K號	2014年11月	加價 9.8%	處理中
153.	新界 50A號	2014年11月	加價 9.8%	處理中
154.	新界 51K號	2014年11月	加價 9.3%	處理中
155.	港島 66號	2014年12月	加價 21.4%	處理中
156.	港島 66A號	2014年12月	加價 21.4%	處理中

專線小巴路線		申請日期	申請調整幅度	結果
157.	港島 68號	2014年12月	加價 25%	處理中
158.	港島 24A號	2014年12月	加價 35.4%	處理中
159.	港島 24M號	2014年12月	加價 14.7%	處理中
160.	港島 25號	2014年12月	加價 20.8%	處理中
161.	新界 57K號	2014年12月	加價 10.2%	處理中
162.	新界 58K號	2014年12月	加價 9.1%	處理中
163.	新界 58S號	2014年12月	加價 10.3%	處理中
164.	新界 46號	2014年12月	加價 9.1%	處理中
165.	新界 46A號	2014年12月	加價 9.1%	處理中
166.	新界 90A號	2014年12月	加價 81.1%	處理中
167.	新界 90P號	2014年12月	加價 81.1%	處理中
168.	新界 91號	2014年12月	加價 62.5%	處理中
169.	新界 91A號	2014年12月	加價 71.4%	處理中
170.	港島 51號	2015年1月	加價 17.9%	處理中
171.	港島 51A號	2015年1月	加價 17.9%	處理中
172.	港島 51S號	2015年1月	加價 15.2%	處理中
173.	九龍 43M號	2015年1月	加價 15.2%	處理中
174.	新界 59K號	2015年1月	加價 11.7%	處理中
175.	新界 1號	2015年1月	加價 7.1%	處理中
176.	新界 1A號	2015年1月	加價 7.1%	處理中
177.	新界 1S號	2015年1月	加價 13.4%	處理中
178.	新界 2號	2015年1月	加價 8.6%	處理中
179.	新界 7號	2015年1月	加價 9.6%	處理中
180.	新界 9號	2015年1月	加價 9.4%	處理中
181.	新界 109M號	2015年1月	加價 6.1%	處理中
182.	港島 56號	2015年2月	加價 23%	處理中
183.	港島 56A號	2015年2月	加價 23%	處理中
184.	新界 310M號	2015年2月	加價 13.5%	處理中
185.	新界 410號	2015年2月	加價 11.1%	處理中
186.	新界 80號	2015年2月	加價 16.9%	處理中
187.	新界 95號	2015年2月	加價 17.6%	處理中
188.	新界 95A號	2015年2月	加價 17.2%	處理中
189.	新界 95K號	2015年2月	加價 17.6%	處理中
190.	新界 95M號	2015年2月	加價 17.2%	處理中
191.	新界 96號	2015年2月	加價 16.9%	處理中
192.	新界 96P號	2015年2月	加價 17.6%	處理中
193.	新界 96A號	2015年2月	加價 14.6%	處理中
194.	新界 96B號	2015年2月	加價 17.6%	處理中

專線小巴路線		申請日期	申請調整幅度	結果
195.	新界 96C號	2015年2月	加價 16.9%	處理中
196.	新界 96M號	2015年2月	加價 16.9%	處理中
197.	新界 19S號	2015年2月	加價 9.5%	處理中
198.	新界 108A號	2015年2月	加價 14.6%	處理中

由於運輸署在批核票價調整申請前或會要求申請人提交更多資料，又或先推行個別改善措施等等，處理加價申請所需的時間會有差異。此外，另有14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。

(B) 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.	香港仔－索罟灣 (經模達)	2014年7月	加權平均增幅為 9.2 %	處理中
2.	香港仔－北角村－榕樹灣	2014年7月	加權平均增幅為 8.1 %	處理中
3.	西灣河－觀塘	2014年9月	加價 50%	加價 50%
4.	西灣河－三家村	2014年9月	加價 50%	加價 50%

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。的士和電車服務並沒有申請調整車費。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1608)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(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：

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、實際收入及承辦商管理費用。

2014-15年度

多層停車場名稱	繁忙時間平均使用量(%)	非繁忙時間平均使用量(%)	實際收入(元)	承辦商管理費用(元)

2015-16年度(預算)

多層停車場名稱	繁忙時間平均使用量(%)	非繁忙時間平均使用量(%)	實際收入(元)	承辦商管理費用(元)

提問人：陳鑑林議員 (議員問題編號：4)

答覆：

各政府多層停車場在2014年每日繁忙時間和非繁忙時間的平均使用量，以及在2014-15年度(截至2015年1月)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)
	2014年		2014-15年度 (截至2015年1月)
香港仔停車場	86	75	4.7
大會堂停車場	29	13	3.2
堅尼地城停車場	78	73	5.0
葵芳停車場	62	58	9.8
中間道停車場[註3]	64	34	8.9
美利道停車場	61	37	15.4
林士街停車場	80	54	41.0
筲箕灣停車場	86	78	8.4
雙鳳街停車場	88	76	5.6
天星停車場	75	35	17.6
天后停車場	80	67	13.0
荃灣停車場	82	76	14.4
油麻地停車場	72	51	24.4

註：

1. 繁忙時間平均使用量：2014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：2014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. 中間道停車場由2014年7月1日起關閉。

為編製2015-16年度的預算收入，運輸署估算兩份管理、營運和維修保養合約下的停車場(即12個政府多層停車場和上水露天泊車轉乘停車場)的總經營收入為2.31億元。由於有關預算收入是以停車場分屬的兩份合約作整體推算，運輸署並沒有個別停車場預算收入的分項數字。此外，各停車場的泊車需求會受不同因素如收費水平和附近是否有其他可用泊車設施所影響，因此難以預測2015-16年度各停車場在繁忙時間和非繁忙時間的使用率。

政府多層停車場和上水露天泊車轉乘停車場分屬兩份為期3年的管理、營運和維修保養合約，合約期由2014年5月至2017年4月。運輸署合約編號24／2013(包括香港仔停車場、大會堂停車場、葵芳停車場、美利道停車場、林士街停車場、雙鳳街停車場和天星停車場)總值36,918,000元；而運輸署合約編號25／2013(包括堅尼地城停車場、中間道停車場(在2014年7月關閉)、筲箕灣停車場、上水泊車轉乘停車場、天后停車場、荃灣停車場和油麻地停車場)則總值47,698,000元。運輸署合約編號25／2013同時包括設計、製造、分發及發售政府隧道及收費道路券。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)164

管制人員的答覆

(問題編號：1611)

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：

就政府營運的各類隧道和橋樑：

(1) 請提供付予管理、營運和維修保養合約承辦商的管理費及管理公司資料：

	管理公司名稱	2014年度管理費用	2013年度管理費用	2012年度管理費用	2011年度管理費用
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					

(2) 請提供上述各隧道的營運財政狀況：

	2014年度(盈／虧)(元)	2013年度(盈／虧)(元)	2012年度(盈／虧)(元)	2011年度(盈／虧)(元)
海底隧道				
獅子山隧道				

	2014年度 (盈／虧)(元)	2013年度 (盈／虧)(元)	2012年度 (盈／虧)(元)	2011年度 (盈／虧)(元)
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 (議員問題編號：7)

答覆：

(1) 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2011-12至2014-15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)			
		2014-15年度	2013-14年度	2012-13年度	2011-12年度
海底隧道	信佳集團管理有限公司	63	63	63	63
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	34	33	36	40
城門隧道	越運亨(香港)有限公司	33	32	32	30
將軍澳隧道	越運亨(香港)有限公司	33	32	32	30
香港仔隧道	交通基建管理有限公司／信佳集團管理有限公司 註2	40	37	37	37
八號幹線(沙田至長沙灣段) 註3	信佳華益聯營公司／交通基建管理有限公司 註4	101	116	134	134
八號幹線(長沙灣至青衣段) 註3		57	61	65	65
青嶼幹線 註5	交通基建管理合約有限公司／交通基建管理有限公司 註6	104	98	95	95
非青嶼幹線 註5		106	101	98	97

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 – 交通基建管理有限公司在先前的管理、營運和維修保養合約到期後，自2014年9月29日起取代信佳集團管理有限公司成為承辦商。

註3 – 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4 – 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5 – 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6 – 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。

(2) 過去4年，以上隧道和橋樑的營運財政狀況(除稅前)表列如下：

	2013-14年度 盈／(虧) (百萬元)	2012-13年度 盈／(虧) (百萬元)	2011-12年度 盈／(虧) (百萬元)	2010-11年度 盈／(虧) (百萬元)
海底隧道[註1]	666.0	672.6	680.6	626.8
獅子山隧道[註2]	195.2	187.3	185.9	182.6
城門隧道[註2]	37.5	35.4	36.1	33.8
將軍澳隧道[註2]	43.2	41.8	39.1	33.4
香港仔隧道[註2]	51.0	52.7	52.9	47.6
八號幹線(沙田至長沙灣段)[尖山隧道為其中一部分] [註2]	(141.6)	(174.1)	(169.8)	(175.4)
青嶼幹線[註2]	222.4	188.3	170.5	170.2

註1：海底隧道屬「建造、營運及移交」項目，其建設成本非由政府承擔，上表提供的數字為有關年度隧道收入(包括隧道費)與支付予承辦商的管理費之間的差額。

註2：有關隧道由政府建造，其營運財政狀況已計及有關年度建設成本的折舊費。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)165

管制人員的答覆

(問題編號：1618)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就2012年啓用的屯門公路巴士轉乘站及今年初啓用的青沙公路轉車站，請問：

(1) 截至現時為止，屯門公路巴士轉乘站的南北方向繁忙時間及非繁忙時間的使用率分別為何？
(2) 當局有沒有計劃未來在屯門公路巴士轉乘站增設更多條巴士路線？如有，是哪幾條？啓用時間為何？
(3) 截至現時為止，青沙公路巴士轉乘站的南北方向繁忙時間及非繁忙時間的使用率分別為何？
(4) 當局有沒有計劃在青沙公路巴士轉乘站增設更多條巴士路線？如有，是哪幾條？啓用時間為何？
(5) 除了屯門公路巴士轉乘站及青沙公路巴士轉乘站外，未來會否在其他區域設立類似的巴士轉乘站？如有，該計劃及設立時間表為何？

提問人：陳鑑林議員 (議員問題編號：14)

答覆：

截至2015年2月，共有25條常規巴士路線使用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	10 000	3 500 (上午6時至9時)	6 500
往屯門方向	14 000	5 100 (下午5時至晚上8時)	8 900

* 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。

截至2015年2月，共有6條常規巴士路線使用青沙公路巴士轉乘站(九龍方向及沙田方向)，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	254	128 (上午7時至10時)	126
往沙田方向	136	80 (下午5時至晚上8時)	56

鑒於屯門公路巴士轉乘站的巴士服務網絡完善，運輸署在短期內沒有計劃安排更多巴士路線使用該轉乘站。至於青沙公路巴士轉乘站方面，九巴路線286P號(美松苑–長沙灣)[1]將於今年開辦。

運輸署與專營巴士公司會繼續密切監察轉乘站的運作，以及新界巴士服務的乘客需求，並在有需要時調整停靠上述兩個轉乘站的巴士服務。運輸署亦會繼續與專營巴士公司探討在其他合適地點，提供完善的轉乘設施。由於市區行人和車輛流量甚高，加上行人路和行車道相對狹窄，在市區興建相若的大型巴士轉乘站，在地理和技術上會有一定的限制。

- 完 -

[1] 九巴路線286X號的特別班次。

管制人員的答覆

(問題編號：1619)

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：

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？並參考以下例子回覆。

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 (議員問題編號：15)

答覆：

截至2015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	10 320	470	760	110
灣仔	8 880	770	70	20

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
東區	13 120	520	750	80
南區	7 430	560	430	90
油尖旺	14 590	1 500	2 000	380
深水埗	9 390	1 010	2 630	170
九龍城	8 600	2 420	2 090	290
黃大仙	6 570	250	430	120
觀塘	14 910	380	1 730	120
荃灣	9 660	450	1 210	60
屯門	8 420	1 000	1 270	190
元朗	8 300	800	450	270
北區	5 450	910	630	240
大埔	5 870	1 250	590	180
西貢	9 120	930	540	210
沙田	16 890	1 310	1 290	230
葵青	10 960	360	7 100	130
離島	6 840	150	280	40
總計	**175 320**	**15 040**	**24 250**	**2 930**
	190 360		**27 180**	

* 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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1620)

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：

本年度及過去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	涉及營運商數目(間)	涉及從業員數目(人)
2015-16年度(預計)					
2014-15年度					
2013-14年度					
2012-13年度					

提問人：陳鑑林議員 (議員問題編號：16)

答覆：

運輸署一直密切監察校巴服務的供應，並因應情況作出安排，以應付所需。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)由學校或辦學團體營運的學校私家巴士；以及(iii)學校私家小巴(俗稱「保姆車」)。過去3年，按種類劃分的學生服務車輛及所涉營辦商數目載列如下：

	領有學生服務批註的非專營公共巴士[註]	由學校或辦學團體營運的學校私家巴士	學校私家小巴	涉及營辦商數目
2014-15年度 (截至2015年2月)	3 257	75	1 912	1 501
2013-14年度	3 445	71	1 775	1 517
2012-13年度	3 459	64	1 528	1 492

註：領有學生服務批註的非專營公共巴士亦可向運輸署申請其他類別的服務批註，為其他乘客提供服務。

由於學生服務車輛是根據商業原則營運，市場上的數目在年中會隨市場情況不斷轉變，在此較早階段實未能準確預測2015-16年度全年的學生服務車輛數字。

運輸署並無從事學生服務車輛業務的僱員數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1622)

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：

請提供過去3年，跨交通機構提供的收費優惠情況：

2014-15年度

涉及公共交通營辦商	每程可享優惠	受惠人數
例：港鐵及7號專線小巴	$1	
1.		
2.		

提問人：陳鑑林議員 (議員問題編號：18)

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(2012至2014年)有關的詳情載列如下：

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*	1.5元	3 600

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
日至2013年1月1日提供)(註2)		
不同專營巴士公司之間的轉乘 (171條路線)	1.0至24.0元	13 000
不同專線小巴營辦商之間的轉乘 (25條路線)	0.1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

2014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(7條路線)	1.0元	9 300
鐵路及專線小巴(54條路線)	0.3至3.0元	47 500
鐵路及渡輪(5條路線)(*在2014年7月1日至2015年1月1日提供*)(註2)	1.5元	4 300
不同專營巴士公司之間的轉乘 (208條路線)	0.5至24.0元	15 800
不同專線小巴營辦商之間的轉乘 (29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)	星期一至六：3.5元 星期日及公眾假期： 4.8元	36

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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1625)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

(1) 請列出自採用「區域性模式」重組巴士服務以來，各區遭削減或取消的巴士路線有多少？新增的巴士路線有多少？有關調整如何影響該區的整體乘客量？請分別表列。

區	削減／取消路線 (條)	新增路線 (條)	與重組前比較該區整體乘客量 (增%／減%)
北區			

(2) 涉及的巴士公司在財務上如何受到「區域性模式」重組計劃而受到正面或負面的影響？

提問人：陳鑑林議員 (議員問題編號：21)

答覆：

(1) 重組巴士路線是運輸署恆常的工作。自2013年起，運輸署和專營巴士公司除了透過每年恆常的巴士路線計劃外，亦以「區域性模式」推動巴士路線重組。「區域性模式」是以整個地區而非個別路線為基礎，宏觀地檢視該區的巴士服務，為整個地區帶來最大裨益。屯門及北區的區域性重組在2013年開展並已完成。根據在

這兩個地區取得的經驗，去年我們以「區域性模式」在元朗、沙田、青衣和大埔區制定重組建議，並由2014年8月起分階段實施。有關的重組建議詳情如下：

地區	取消、縮短或縮減班次的路線數目	新開辦的路線或提升服務的路線數目	重組後整體載客量的變動(增減率)
北區	8	15	+ 6%*
屯門	10	9	+ 6%*
元朗	5	14	#
沙田	7	5	#
青衣	7	3	#
大埔	5	11	#

* 包括轉乘的車次

\# 由於元朗、沙田、青衣和大埔的重組巴士路線建議只實施數月，故乘客的出行模式需時穩定下來。運輸署和巴士公司會繼續密切監察情況。

(2) 整體而言，以「區域性模式」重組巴士路線令巴士資源的運用更具成本效益，提高巴士網絡效率。此外，通過理順迂迴走線及把資源從低需求服務調撥至高需求服務，路面資源的運用亦更為得宜。在屯門和北區行駛的巴士路線整體載客量有所增加，顯示巴士網絡更受歡迎。巴士路線重組計劃會影響走線、班次、乘客數量，繼而開支收入亦會因而有所影響。有關的專營巴士路線相當部分屬跨區服務，故一些如區外人口變動的外在因素亦可能會影響這些路線的乘客數量乃至開支收入。因此，難以評估單單因個別地區路線重組方案的施行對專營巴士公司財務狀況的影響。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1626)

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：

就車輛檢驗中心服務：

(1) 請列出現時認可驗車中心承辦商的名稱、其服務時間及驗車職員數目；

(2) 請列出上述驗車中心於上個財政年度平均每輛輪候驗車服務的時間；及

(3) 當局有沒有計劃透過措施加快驗車中心的輪候服務時間？如有，這些措施為何？

提問人：陳鑑林議員 (議員問題編號：22)

答覆：

(1) 現時全港共有22間指定車輛測試中心，其服務時間如下：

承辦商 (地區)		服務時間	
港島			
1	皇冠汽車有限公司 (北角)	星期一至五： 星期六： 星期日及公眾假期：	08:30 至 20:00 08:30 至 18:00 休息
2	大昌貿易行汽車服務中心有限公司 (鰂魚涌)	星期一至五： 星期六及公眾假期： 星期日：	08:30 至 20:00 08:30 至 17:30 09:00 至 17:30#

承辦商 (地區)		服務時間	
3	環宇汽車有限公司 (柴灣)	星期一至五： 星期六及公眾假期： 星期日：	08:00 至 19:00# 09:00 至 18:00 休息
4	夏巴有限公司 (鴨脷洲)	星期一至五： 星期六及公眾假期： 星期日：	09:00 至 19:00 09:00 至 18:00 休息
5	仁孚行有限公司 (香港仔)	星期一至五： 星期六： 星期日及公眾假期：	08:30 至 18:00 09:00 至 18:00* 休息
6	新英華汽車 (香港仔)	星期一至五： 星期六： 星期日及公眾假期：	08:30 至 18:00 08:30 至 18:00 休息
九龍			
7	皇冠汽車有限公司 (觀塘)	星期一至五： 星期六： 星期日及公眾假期：	08:30 至 20:00 08:30 至 18:00 休息
8	大昌貿易行汽車服務中心有限公司 (九龍灣)	星期一至五： 星期六及公眾假期： 星期日：	08:30 至 20:00 08:30 至 17:30 休息
9	捷成汽車有限公司 (九龍灣)	星期一至五： 星期六： 星期日及公眾假期：	08:30 至 18:00 休息 休息
10	英之傑汽車服務有限公司 (油塘)	星期一至五： 星期六： 星期日及公眾假期：	08:30 至 18:00 08:30 至 18:00 休息
11	森那美汽車服務有限公司 (土瓜灣)	星期一至五： 星期六及公眾假期： 星期日：	08:00 至 19:00# 09:00 至 18:00 休息
12	仁孚行有限公司 (紅磡)	星期一至五： 星期六： 星期日及公眾假期：	08:30 至 18:00 休息 休息
13	寶馬汽車(香港)有限公司 (土瓜灣)	星期一至五： 星期六： 星期日及公眾假期：	08:30 至 18:00 08:30 至 18:00* 休息
新界			

承辦商 (地區)		服務時間	
14	皇冠汽車有限公司 (荃灣)	星期一至五： 星期六： 星期日及公眾假期：	08:30 至 20:00 08:30 至 18:00 休息
15	皇冠汽車有限公司 (元朗)	星期一至五： 星期六： 星期日及公眾假期：	08:30 至 20:00 08:30 至 18:00 休息
16	大昌貿易行汽車服務中心有限公司 (元朗)	星期一至五： 星期六及公眾假期： 星期日：	08:30 至 20:00 08:30 至 17:30 休息
17	英之傑汽車服務有限公司 (葵涌)	星期一至五： 星期六： 星期日及公眾假期：	08:30 至 19:00 08:30 至 19:00# 休息
18	英之傑汽車服務有限公司 (沙田)	星期一至五： 星期六： 星期日及公眾假期：	08:30 至 19:00# 08:30 至 19:00# 休息
19	環宇汽車有限公司 (葵涌)	星期一至五： 星期六及公眾假期： 星期日：	08:00 至 19:00# 09:00 至 18:00 休息
20	環宇汽車有限公司 (沙田)	星期一至五： 星期六及公眾假期： 星期日：	09:00 至 19:00 09:00 至 18:00 09:00 至 18:00#
21	夏巴有限公司 (元朗)	星期一至五： 星期六及公眾假期： 星期日：	08:00 至 19:00 09:00 至 18:00 09:00 至 18:00#
22	仁孚行有限公司 (葵涌)	星期一至五： 星期六： 星期日及公眾假期：	08:30 至 18:00 08:30 至 18:00 休息

由2015年4月1日起生效

* 由2015年4月11日起生效

截至2015年年初，獲運輸署授權的認可車輛測試員約有180名。

(2) 2014-15年度檢驗車輛的平均輪候時間約為8至10個星期，視乎指定車輛測試中心的地點而定。

(3) 運輸署已在2014-15年度推行一系列改善措施，以疏導指定車輛測試中心的輪候情況。 例如，運輸署現正將指定車輛測試中心預約車輛檢驗的程序電腦化，並連結該等中心的系統，讓需要為車輛進行檢驗的市民可在網上查看各中心的預約情況，以適時為車輛安排進行檢驗。新系統預計可於2015年年中完成。

此外，運輸署準備在短期內公布新指定車輛測試中心的最新規定，並會隨之邀請有意者提出申請。

在此期間，運輸署透過不同宣傳渠道，如張貼告示、海報和派發傳單，提醒需要檢驗車輛的車主盡早預約。有關車主可在車輛牌照有效期屆滿前4個月安排車輛進行年檢，以避免牌照屆滿而尚未完成年檢程序。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1627)

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：

(1) 請問現時可獲授權處理跨境(粵港)車牌驗車服務中心的數目有多少？請分別詳列這些驗車服務中心的服務時間，以及每日可服務驗車架次。

(2) 上述驗車中心在過去3年已完成及預期本年度將會完成的跨境車輛驗車服務的車輛架次分別為何？請表列回覆。

(3) 針對越來越多持有跨境車牌的車輛，當局會否考慮增加上述服務中心的數目？如有，計劃是怎樣？

提問人：陳鑑林議員 (議員問題編號：23)

答覆：

(1) 跨境車輛必須通過車輛檢驗，以符合本港的牌照或許可證規定。在車輛檢驗方面，本港的跨境車輛與非跨境車輛並沒有分別，即私家車和不超過1.9公噸的輕型貨車的檢驗工作，會在私營的指定車輛測試中心進行，而其他貨車(超逾1.9公噸)、小型巴士、巴士和拖車等的檢驗工作，則會在運輸署或其承辦商營運的車輛檢驗中心進行。至於內地跨境車輛，檢驗工作會由車輛檢驗中心進行。現時全港共有22所指定車輛測試中心和4所車輛檢驗中心。指定車輛測試中心每年預算驗車量約為40萬部。車輛檢驗中心方面，運輸署一直按須作檢驗的商用車輛數目調整驗車處理量(包括設備和人手)，務求足以應付需求。2014年，車輛檢驗中心共檢驗約22萬部車輛。運輸署會繼續密切監察商用車輛數目的變動，並按需要適當調整車輛檢驗中心的設備和人手。一般而言，該22所指定車輛測試中心的營業時間為星期一至五上午8時30分至晚上7時，4所車輛檢驗中心則為上午8時45分至下

午5時。由2015年4月起，20所指定車輛測試中心和1所車輛檢驗中心會在星期六上午營業，另有3所指定車輛測試中心會在星期日營業。

(2) 運輸署沒有備存經指定車輛測試中心和車輛檢驗中心檢驗的本港跨境車輛的統計數字。過去3年車輛檢驗中心檢驗的內地跨境車輛數目如下：

年份	車輛檢驗中心檢驗的內地跨境車輛數目
2012	1 649
2013	1 766
2014	2 021

由於涉及的車輛數目不多，運輸署未有估計來年內地跨境車輛在車輛檢驗中心接受檢驗的數目。

(3) 所有跨境車輛，不論本港或內地車輛，均須申領封閉道路許可證方能進入禁區過關。現時4所車輛檢驗中心的驗車量，足以應付未來數年本港和內地跨境車輛的檢驗需求。指定車輛測試中心方面，運輸署正預備在短期內公布新指定車輛測試中心的最新規定，並會隨之在2015-16年度繳請有意者提出申請。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1629)

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：

(1) 請提供以下道路及隧道於早上及晚上繁忙時間的平均車速：

道路	**2014年 (至今)**	**2013年**	**2012年**	**2011年**	**2009年**
港島區					
堅拿道天橋					
告士打道東行方向					
東區走廊(近維園一段)					
干諾道西					
干諾道東					
干諾道中					
畢打街					
夏慤道(往中區方向)					
軒尼詩道(往中區方向)					
皇后大道中(往中區方向)					
九龍區					
漆咸道北					
公主道(往尖沙咀及紅隧方					

道路	2014年(至今)	2013年	2012年	2011年	2009年
向)					
加士居道					
觀塘繞道(近鯉魚門道)					

隧道	2014年至今	2013年	2012年	2011年	2009年
海底隧道					
東隧					
西隧					
獅子山隧道					
大老山隧道					
八號幹線長沙灣至沙田段					

(2) 當局有沒有針對改善車速的相關措施？如有，這些措施是什麼？每個項目涉及金額及預期完成相關措施的時間為何？(請以表列)

提問人：陳鑑林議員 (議員問題編號：25)

答覆：

(1) 由於2014年10月至12月的佔領行動，原定於2014年9月至12月進行的2014年車程時間調查須延後進行。運輸署目前仍在收集數據，因此未能提供2014年有關道路和隧道的平均車速數據。

2009至2013年下列道路和隧道在早上繁忙時段(上午8時至9時30分)和傍晚繁忙時段(下午5時至7時)的平均車速如下。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，例如車速會因有其他車輛匯合而短暫減慢，或交通因路旁有車輛停泊或路上有行人走動而短暫受阻。因此，必須小心詮釋在個別路段錄得的車速，並不應單純以此作為顯示有關路段擠塞程度的變化。

道路	早上和傍晚繁忙時段平均車速 [公里／小時]Ω									
	2013		2012		2011		2010		2009	
	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
港島區										
堅拿道天橋(南行)#	47	-	46	-	53	-	50	-	53	-
堅拿道天橋(北行)#	12	-	9	-	10	-	8	-	9	-

道路	早上和傍晚繁忙時段平均車速 [公里／小時]Ω									
	2013		**2012**		**2011**		**2010**		**2009**	
	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
告士打道(東行)#	28	-	17	-	22	-	18	-	27	-
東區走廊(近維多利亞公園一段)(東行)#	68	-	68	-	66	-	65	-	69	-
東區走廊(近維多利亞公園一段)(西行)#	29	-	24	-	19	-	20	-	16	-
干諾道西(東行)*	19	24	23	28	23	25	24	28	22	37
干諾道東^	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
干諾道中(東行)#	16	-	10	-	10	-	13	-	12	-
干諾道中(西行)#	19	-	17	-	16	-	19	-	18	-
畢打街	5	8	5	6	4	4	9	9	4	8
夏慤道(往中環方向)#	46	-	39	-	45	-	40	-	44	-
軒尼詩道(往中環方向)	15	12	15	14	14	13	14	14	16	7
皇后大道中(往中環方向)	19	10	19	11	15	9	21	13	21	11
九龍區										
漆咸道北(南行)#	5	-	5	-	6	-	4	-	5	-
漆咸道北(北行)#	37	-	41	-	39	-	38	-	44	-
公主道(往尖沙咀及海底隧道方向)	14	52	9	41	9	34	11	47	7	47
加士居道(東行)#	14	-	14	-	11	-	12	-	16	-
加士居道(西行)#	15	-	27	-	26	-	21	-	29	-
觀塘繞道(近鯉魚門道)(東行)#	64	-	58	-	63	-	69	-	52	-
觀塘繞道(近鯉魚門道)(西行)#	66	-	67	-	66	-	67	-	61	-

Ω 數字調整至最接近的公里／小時。

車程時間調查未有涵蓋有關路段的傍晚繁忙時段。

* 干諾道西(西行)不在車程時間調查範圍內，所以並無該路段的平均車速數據。

^ 本港沒有名為干諾道東的街道。

	早上和傍晚繁忙時段平均車速 [公里／小時]Ω									
隧道	**2013**		**2012**		**2011**		**2010**		**2009**	
	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
海底隧道	32	29	34	33	31	29	35	32	34	32
東區海底隧道	29	48	38	48	35	43	37	41	38	47
西區海底隧道@	57	58	62	-	57	-	58	-	57	-
獅子山隧道	36	44	34	42	34	37	37	46	35	42
大老山隧道	43	58	35	58	37	53	40	53	37	58
八號幹線(長沙灣至沙田段)**	64	-	67	-	66	-	66	-	-	-

Ω 數字調整至最接近的公里／小時。

@ 車程時間調查在2013年前只涵蓋西區海底隧道的早上繁忙時段。

** 八號幹線自沙田至青衣段於2009年12月全面通車後才進行車程時間調查，所以並無該幹線長沙灣至沙田段在2010年以前的平均車速數據。此外，車程時間調查亦只涵蓋該幹線的早上繁忙時段。

(2) 政府一直以三管齊下的方式處理路面交通擠塞，從而改善行車速度，即擴展和改善公共交通系統、改善交通基建，以及管理道路的使用。

政府會繼續上述的工作。所涉及的工作會由運輸及房屋局運輸科、運輸署及其他相關部門的現有人員處理。此外，交通諮詢委員會(交諮會)應運輸及房屋局局長的邀請完成了《香港道路交通擠塞研究》，並已於2014年12月提交報告。政府現正研究交諮會所提出的建議，並會在適當時候作出回應。視乎未來路向，政府會評估所需財政和人手資源。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0818)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

在「特別留意的事項」中，當局表明按情況以「區域性模式」來規劃和訂定巴士路線重組建議項目」。請告知本會，多項鐵路工程將在未來兩年起陸續完成，「區域性模式」為何只在新界區落實，而忽略即將有鐵路直達的市區多處？另外，因應觀塘線延線及南港島線(東段)進行的公共交通重組建議，又會否借機透過「區域性模式」的誘因，即如由政府斥資興建大型巴士轉車站、提供大量巴士轉乘優惠及增加特快路線等，加強地區接受的吸引力？如有，詳情為何？

提問人：何俊仁議員 (議員問題編號：41)

答覆：

重組巴士路線是運輸署恆常的工作。專營巴士公司每年都會就全港18區向運輸署提交巴士路線計劃。除了巴士路線計劃，自2013年開始亦採用「區域性模式」，以整個地區而非個別路線為基礎，宏觀地檢視該區的巴士服務。2013年，運輸署和專營巴士公司在屯門和北區首次以「區域性模式」重組巴士服務。根據取得的經驗，我們在2014年以「區域性模式」在元朗、沙田、青衣和大埔區制定重組建議。由於新界各區的「區域性模式」重組建議基本上已經敲定或予以實施，運輸署在2015年會集中處理九龍市區的巴士服務。運輸署與專營巴士公司制定重組路線建議後，會向相關區議會徵詢意見。

另一方面，按照新鐵路啓用前的慣常做法，運輸署會評估新鐵路啓用後預期出現的乘客需求和出行模式改變，以及對其他路面交通工具造成的影響。運輸署隨後會制訂公共交通服務重組計劃(重組計劃)，加強不同交通服務之間的協調。視乎情況，重組計劃包括不同建議，例如調整服務和開辦新接駁路線、提供配合重組建議的巴士轉乘優惠計劃，以及提供配套設施(如公共運輸交匯處設施)。

運輸署自2013年7月起，開始就配合南港島線(東段)的重組計劃諮詢相關區議會。至於配合觀塘線延線啟用的重組計劃，目前已在擬備階段，一俟準備妥當便會諮詢相關區議會。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)174

管制人員的答覆

(問題編號：0819)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 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：

在綱領(1)「規劃發展事宜」，較今年增加12.6%開支，主因為協助6條主要渡輪航線。然而，當局卻沒有在新增資源中，為新批出3個巴士專營權投入資源，令人擔心署方只會按現有機制，供現有營辦商延續牌照，不肯思考如公私合營、拆散專營權等發展路向。因此，當局在處理上述問題時，會否因資源不足，如未能聘請顧問等，令工作變得形式化，無法研究改變現行專營巴士運作模式？

提問人：何俊仁議員 (議員問題編號：41)

答覆：

除了在2014至2017年的3年牌照期內繼續推行6條主要離島渡輪航線[1]中期檢討所建議的特別協助措施外，綱領(1)「規劃發展事宜」下還包括其他不同工作，例如處理3間專營巴士公司[2]巴士網絡專營權屆滿的工作、為香港運輸規劃進行研究，以及規劃和發展各種公共交通服務，並就這些服務制訂規管措施和策劃相關設施等。

按照政府既定政策，公共交通服務應依循審慎商業原則，使其營運具備效益。政府沒有計劃更改這項政策。離島渡輪服務方面，政府自2011年起為6條主要航線提供特別協助措施，原因是渡輪基本上是那些離島的唯一對外交通工具[3]。政府若不提供特別協助措施，這些渡輪服務在財務上並不可行。

---

[1] 6條主要離島渡輪航線包括「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] 包括城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)(城巴(專營權1))、新大嶼山巴士(1973)有限公司(新嶼巴)和九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)。

[3] 有對外陸路網路連接的只得梅窩，但其跨區陸路公共交通服務有限。

城巴(專營權1)、新嶼巴和九巴的現有巴士網絡專營權，將分別於2016年6月1日、2017年3月1日和2017年7月1日屆滿。在處理巴士專營權的申請時，政府的主要考慮因素是申請人能否提供適當而有效率的公共巴士服務，以及願意繼續投資經營專營巴士服務。根據既定做法，申請人如符合以上條件，可獲考慮批予為期10年的新專營權。2014年6月，經諮詢立法會交通事務委員會後，上述方式亦適用於城巴(專營權1)和新嶼巴的巴士網絡專營權。2014年6月底至2014年9月中展開了公眾諮詢，收集對新專營權條款規定的意見。今年較早時間，政府已就新專營權與兩間專營巴士公司展開商討。商討期間，政府會考慮諮詢期間接獲的意見，致力爭取最有利的專營權條款。與此同時，政府已就九巴專營權屆滿一事展開預備工作，並會在適當時候諮詢立法會交通事務委員會。

為協助處理新專營權的相關工作，運輸署在2013至2017年期間分階段開設3個有時限職位(包括1個總運輸主任、1個高級運輸主任和1個一級運輸主任)。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0820)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

在綱領(1)「特別留意的事項」中，當局表明「繼續就配合南港島線(東段)啓用的公共交通服務重組建議進行諮詢」。翻查記錄，運輸署多年前曾以逾400萬元聘用顧問，將上述項目跟西港島線通車後公共交通重組一併研究，可是成效一直被中西區及南區區議會、業界及乘客批評，至今多個項目更未能落實。目前當局評估早前顧問研究西港島線重組：

(a) 項目推展成效是怎樣；
(b) 在相關地區強烈不滿下，是否擔心項目失敗告終？重新爭取支持的應變方案為何；
(c) 會否為南港島線(東段)重組提供經驗？如有，詳情為何？

提問人：何俊仁議員 (議員問題編號：41)

答覆：

(a)及(b) 運輸署在2013年7月就配合西港島線通車的公共交通服務重組計劃(重組計劃)展開公眾諮詢，並因應所接獲的意見對有關計劃作出改善。現將最新的重組計劃撮錄於下表：

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	1	3
更改路線(包括合併及／或改道)	28	-
調整班次	10	18

增設分段收費	-	2
總計	**39**	**23**

西港島線在2014年12月28日啓用後，運輸署開辦了1條專線巴士路線和3條專線小巴路線，提供接駁西港島線鐵路站的服務。因應乘客出行模式的轉變，部分專營巴士路線的班次亦作出了調整。重組計劃下的其餘建議，會在2015年3月底西港島線全面啓用後分階段實施。

運輸署會繼續留意西港島線全面啓用後所有公共交通服務的運作情況，並會審慎實施各項重組建議，以及因應乘客需求的實際轉變適當作出調整。運輸署會繼續就個別建議的實施與地區代表和相關各方保持密切溝通，務求加深他們的了解，並爭取他們的支持。

(c) 配合南港島線(東段)通車的重組計劃諮詢工作，與西港島線的同時在2013年7月展開。大多數區議員、地區代表和相關各方普遍認同在南港島線(東段)啓用後，需要對專營巴士和專線小巴網絡進行重組。運輸署已因應所接獲的意見對重組計劃作出改善。南港島線(東段)通車後，運輸署會參考西港島線通車時的經驗，因應乘客出行模式的實際轉變實施重組計劃。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0821)

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：

在綱領(3)「區域交通及運輸服務」，宗旨包括運用智能運輸系統，以行車時間顯示系統、行車速度屏等，加強交通管理成效及發放實時消息。可是，來年「特別留意的事項」卻沒有相關計劃，甚至沒有表明借新批出3個巴士專營權機會，強制各班次資訊必須以實時系統發放。署方來年在加強智能運輸系統應用上：

(a) 有哪些工程或計劃可落實相關宗旨？
(b) 怎樣鼓勵及推動公共交通機構，也跟政府合作使用智能系統，向乘客發放即時訊息？
(c) 會否規定新批出的巴士專營權，都要在短時間內落實使用智能運輸系統，並將即時班次訊息發放予乘客？

提問人：何俊仁議員 (議員問題編號：42)

答覆：

(a) 運輸署目前正開發多種智能運輸系統的應用，未來數年將會推出。其中，交通及事故管理系統預計於2016年完成。這系統旨在將事故處理的工作流程自動化，以提高管理交通運輸事故以及向市民發放資訊的效率和成效。運輸署於2014年11月在多個主要地點試行設立8個「香港乘車易資訊站」，向出行人士提供點到點公共交通路線搜尋服務和實時交通資訊，署方亦計劃在2015-16年度設立更多資訊站。此外，運輸署會更換大埔及北區的區域交通控制系統，有關項目暫定在2018年完成。署方亦會繼續改善「香港乘車易」和「香港行車易」流動應用程式，方便乘客和駕駛人士隨時隨地搜尋公共交通服務和駕駛路線，並繼續透過部門網站、流動應用程式提供更多交通運輸資

訊，以及透過政府公共資料網站「資料一線通」(http://data.gov.hk) 讓公眾分享相關資訊。

(b)及(c) 政府一向鼓勵公共運輸營辦商利用資訊科技，以加強車隊管理及為乘客提供實時服務資料。現時，香港鐵路有限公司已在各鐵路站提供所有鐵路線的列車到站實時資料。城巴有限公司(機場及北大嶼山網絡專營權)亦已在其公司網站及智能電話，提供旗下機場巴士路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也透過其公司網站、智能電話，以及設於大型巴士轉乘站(包括屯門公路巴士轉乘站、大欖隧道轉車站和青沙公路巴士轉乘站)的顯示屏，為選定路線提供同類資料。

由於有關系統涉及大量資金投資及營運費用，公共運輸營辦商在考慮是否進一步擴展其使用範圍時，須小心衡量乘客的需要以及不同運作環境下的實際營運效益。然而，政府會繼續敦促公共運輸營辦商更積極利用到站實時資料。專營巴士方面，這個課題會在《公共交通策略研究》下的《角色定位檢視》研究中作更深入研究。政府在處理有關專營權續期時，亦會就此與專營巴士公司作出討論。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2287)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

早前政府告知本會，指運輸署正與環境保護署(環保署)合作研究在的士及小巴每年續牌的檢測中，加設功率機測試廢氣的可行性，從而改善路邊空氣質素。然而在本年度「需要特別留意事項」，運輸署表示會繼續支援環保署推行環保措施中，未有提及上述工作。有關工作的進展為何？所涉開支為何？請告知工作詳情及預算開支明細。

提問人：郭榮鏗議員 (議員問題編號：37)

答覆：

為改善路邊空氣質素，以及加強管制汽油和石油氣車輛的廢氣排放，環保署推行計劃，利用遙測設備功率機測試車輛排放量。

運輸署會繼續支援環保署推行環保措施。舉例而言，署方目前正與環保署研究將功率機測試納入的士和公共小巴續牌前的年檢中的可行性。不過，當中涉及個別問題有待解決，包括現有車輛檢驗中心缺乏地方安裝體積龐大的功率機，以及增聘人手進行相關測試所需的資源。

至於安裝功率機進行的士和公共小巴廢氣排放測試所需的撥款，須視乎如何解決上述問題方可落實。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0301)

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：

就署方處理車輛登記、簽發和續簽車輛牌照及駕駛執照的工作當中，規定的士司機證所附的照片須在展示前12個月內拍攝，請提供以下資料：

(1) 請列出現時提供換證服務的地點；
(2) 過往有關規定並沒有嚴厲執法，但的士業界指出近半年有司機受該規定而遭檢控，情況令業界感到憂慮。業界認為需要檢討有關有效期，並建議證上註明有效期。運輸署回應指出會研究有關建議，有關修例的時間表為何；
(3) 因應修例需時，運輸署指出會與警方討論短期內暫緩就此條例執法，有關討論的情況為何？

提問人：郭偉强議員 (議員問題編號：7)

答覆：

截至2015年3月1日，全港共有56個地點提供更換的士司機證的服務，有關詳情載於附件。

自1994年起，的士司機須依據《道路交通(公共服務車輛)規例》(第 374D 章)第51(6)(d)條，展示有效的的士司機證。該規例亦訂明，的士司機證所附的照片須在展示前12個月內拍攝。此要求的目的是方便的士乘客確認司機的身分，並在有需要時就司機的服務表現作出跟進。這安排同時有助樹立的士司機的專業形象。政府在訂立的士司機證的要求(包括關於照片有效期)時，曾諮詢的士業界。

政府知悉部分的士業界人士認為每年須更換的士司機證對他們帶來不便。他們建議政府考慮放寬的士司機證照片的有效期。考慮到業界所表達的意見，運輸署認為放寬照

片有效期的建議有其可取之處，但有關細節仍需作進一步研究。現階段並無修訂法例的具體時間表，但運輸署會繼續就此與業界密切溝通。

在執法方面，警方強調他們的重點是打擊濫收車資及兜攬乘客等違規行為。如有的士乘客就的士司機證作出投訴，警方會跟進調查，並按實際情況考慮提出檢控。

附件

提供更換的士司機證服務的地點
(截至2015年3月1日)

*全日24小時營業

香港島

	認可承辦商名稱	地址
1	易高環保投資有限公司*	柴灣加氣站：香港柴灣安業街9號
2	香港的士商會有限公司	香港灣仔軒尼詩道290號德華大廈5字樓
3	李健駕駛學校有限公司	香港金鐘道95號統一中心2樓商場2021A室
4	李健駕駛學校有限公司	香港銅鑼灣怡和街22號17樓1室
5	汽車交通運輸業總工會	香港灣仔軒尼詩道213-219號2樓
6	動力數碼館	香港天后銀幕街16C地下
7	的總電召服務中心	香港筲箕灣道407-409號筲箕灣中心地下2號
8	偉發的士車主聯會有限公司	香港銅鑼灣興發街50號維多利大廈地下

九龍

	認可承辦商名稱	地址
9	衛星的士電召服務中心	九龍青山道438號麗群閣2樓3A室
10	思勤電腦系統	九龍旺角上海街438-444號同珍商業中心15樓1503室
11	城市汽車有限公司	九龍宏光道1號億京中心B座11樓C及D室
12	數碼的士電召中心有限公司	九龍長沙灣東沙島街151號G2地鋪
13	易高環保投資有限公司*	西九龍加氣站：九龍油麻地巧翔街2號
14	鏗鏘駕駛學校有限公司	九龍深水埗長沙灣道264號地下A鋪
15	李健駕駛學校有限公司	九龍旺角彌敦道582號信和中心10樓1007室
16	李健駕駛學校有限公司	九龍觀塘康寧道15號裕民大廈7樓
17	李健駕駛學校有限公司	九龍深水埗欽州街37K號西九龍中心2樓210B室
18	李健駕駛學校有限公司	九龍深水埗港鐵站內13號鋪
19	存真數碼中心	九龍深水埗福榮街美居中心47號鋪
20	汽車交通運輸業總工會	九龍彌敦道499-501號2樓
21	南京攝影冲印公司	九龍深水埗北河街155號裕豐樓地下B鋪

	認可承辦商名稱	地址
22	百好攝影沖晒器材公司	九龍土瓜灣道237A號益豐大厦B座地下110鋪
23	的士權益(四海)電召中心有限公司	九龍土瓜灣永耀街22號地下
24	麗星冲曬公司	九龍海濱道123號電訊廣場地下41B鋪
25	德寶數碼冲印	九龍紅磡寶其利街53號寶利閣地下14號鋪
26	的士車行車主協會有限公司	九龍紅磡漆咸道北東貿商業大厦15樓A室
27	好運駕駛專業學校有限公司	九龍旺角亞皆老街80-86號昌明大厦地下B鋪
28	好運駕駛專業學校有限公司	九龍深水埗長沙灣道277號B鋪
29	九龍的士車主聯會有限公司	九龍馬頭圍道294-312號七喜大厦2樓10室
30	聯友的士同業聯會有限公司	九龍土瓜灣馬頭圍道322A號美樂大厦2樓A室

新界

	認可承辦商名稱	地址
31	安富車行有限公司	新界馬鞍山大水坑99號地下
32	雅緻沖印中心	新界元朗福康街24C地鋪
33	新界電召的士聯會有限公司	新界大埔人和里9號地下
34	長達的士管理及投資有限公司	新界粉嶺聯和墟和泰街17號B、C地鋪
35	潮聯的士有限公司	新界屯門良田邨95號地下
36	易高環保投資有限公司*	屯門加氣站：新界屯門業旺路7號
37	藝影快速冲印公司	新界大嶼山東涌逸東邨逸東商場二樓219號鋪
38	粉嶺車行有限公司	新界粉嶺新運路南圍833號地鋪
39	精彩影業投資公司	新界大埔安慈路3號翠屏花園地下L1 4號鋪
40	的士前線司機總會	新界上水粉錦公路營盤25A地鋪
41	海怡攝影沖印公司	新界大圍積輝街2-12號金禧商場1樓125A鋪
42	海怡攝影沖印公司	新界港鐵大圍站入閘區18號鋪
43	海怡攝影沖印公司	新界粉嶺一鳴路15號碧湖花園地面下層3A室
44	影像館	新界將軍澳寶林邨商場204鋪
45	光明公司	新界西貢灣景街14號
46	麗新車行有限公司	新界馬鞍山新港城五期地下35-36號鋪
47	李健駕駛學校有限公司	新界荃灣青山公路189號百萬行6樓

48	李健駕駛學校有限公司	新界元朗大馬路162-168號利盛大樓10樓C室
49	李健駕駛學校有限公司	新界屯門屯盛街1號屯門市廣場第一期3樓3232A室
50	李健駕駛學校有限公司	新界上水龍琛路33號上水龍豐花園龍豐商場二層10A號鋪
51	李健駕駛學校有限公司	新界沙田橫壆街1-15號好運中心3樓103號鋪
52	西北區的士司機從業員總會	新界元朗錦繡花園C段第9街26號
53	栢麗影室冲印	新界葵涌荔景邨明景樓地下5號鋪
54	寶圖美有限公司	新界天水圍天耀邨天耀商場L30號鋪
55	沙龍沖晒制作有限公司	新界上水龍琛路33號龍豐花園38A地鋪
56	新興的士電召聯會	新界屯門井財街9號錦發大廈商場一樓5號鋪

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0312)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

就署方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的工作，請提供以下資料：

(1) 現時乘搭公共交通工具往返南港島的人數為何；預計南港島線(東段)開通後每天平均載客量為何、所佔往返南港島總人數的百分比為何；

(2) 初步因南港島線(東段)啓用而計劃在公共交通服務重組建議中新增的路線、合併的路線、更改的路線、調整班次的路線及增設分段收費的路線的詳情為何、重組計劃將影響的司機數目；

(3) 各持份者初步就有關重組建議的意見為何、當中主要反對的建議及原因為何、未來的諮詢時間表為何？

提問人：郭偉强議員 (議員問題編號：24)

答覆：

(1) 現時為南區提供服務的專營巴士和專線小巴，平均每日載客人次約為526 000(截至2014年12月)。由於的士和紅色小巴沒有固定營運地區或路線，因此未有相關按地區分類的數字。南港島線(東段)啓用後，我們預計每日約有170 000名乘客使用這條新鐵路，當中約有一半由之前選乘路面公共交通工具轉為使用鐵路。至於其餘的乘客，除了新增的乘客外，亦包括在部分車程中已選乘鐵路的乘客。

(2) 隨着南港島線(東段)啓用，乘客出行模式將有所改變，因而影響不同路面公共交通工具的使用情況。運輸署已評估南港島線(東段)對其他路面公共交通工具的影響，並制定公共交通服務重組計劃(重組計劃)，務求更能切合乘客需求和提高公

共交通網絡的營運效率。運輸署在2013年7月開始就重組計劃進行諮詢，並因應所接獲的意見對有關計劃作出改善。現將最新的擬議重組計劃撮錄於下表：

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	-	3
更改路線(包括合併及改道)	27	1
取消路線	6	-
調整班次	13	13
增設分段收費	-	-
總計	46	17

受重組計劃影響的司機數目將視乎計劃的推行進度。如有過剩的司機，專營巴士營辦商已確認會透過內部調配和自然流失悉數吸納。

(3) 運輸署已諮詢相關區議會的交通及運輸委員會和舉辦地區諮詢會，以收集市民的意見。大多數區議員和地區代表普遍認同在南港島線(東段)啓用後，需要對專營巴士和專線小巴網絡進行重組。此外，亦有部分因某些路線合併或改道建議或會對乘客帶來不便而表示有所保留。為配合南港島線(東段)啓用，運輸署計劃大約在2016年年中或之前完成諮詢工作和敲定重組計劃，以便預留足夠時間安排宣傳和實施重組計劃的工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1551)

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：

請政府告知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、涉及個人薪酬開支總額。

提問人：林健鋒議員 (議員問題編號：41)

答覆：

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) (元)
一級行政主任	1	28 - 33	651,180
二級行政主任	1	15 - 27	431,160
高級文書主任	1	22 - 27	494,400
文書主任	2	16 - 21	746,880
助理文書主任	11	3 - 15	2,562,120
文書助理	1	1 - 10	181,740
		總計：	5,067,480

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1552)

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：

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，去年雖然有明顯改善，但仍連續數年未能達標。管制人員報告中解釋，處理考試數目受考試中心數目限制。請政府告知：

(a) 2012至2014年期間，駕駛考試輪候時間；

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								

2014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；

職級	職位數目	2014-15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) 各個考試中心處理個案的考試數目；現時有沒有計劃增設考試中心的計劃？

	處理考試數目							
考試中心	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

提問人：林健鋒議員 (議員問題編號：42)

答覆：

(a) 有關資料表列如下：

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[註]
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[註]
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

2014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[註]
82天內	9 292	3 065	11 504	4 890	10 840	2 701	18 198	15 942
超過82天	23 370	17	5 088	7 950	36 168	13	9 916	100

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2014年12月底)載列如下：

職級	職位數目 (截至2014年12月底)	2014-15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	10	0	23-27
二級考牌主任	61	8	13-22

(c) 全港共有16間駕駛考試中心。在2014年，港島和九龍／新界駕駛考試中心就各類車輛舉行的駕駛考試宗數如下：

地區	舉行的駕駛考試宗數								
	私家車 (合併試)	私家車 (乙部試)	私家車 (丙部試)	電單車 (乙部試)	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@
港島*	7 315	485	3 690	834	1 677	5 979	204	4 071	1 980
九龍及新界^	18 955	2 776	11 545	6 104	6 757	31 955	2 685	21 754	11 140

註：

@ 其他類別包括中型貨車、重型貨車、掛接車輛、小巴、巴士及機動三輪車的路試。

* 港島區共有4間駕駛考試中心。

^ 九龍及新界區共有12間駕駛考試中心。

在2013和2014年，運輸署在接獲小巴、巴士、中型和重型貨車及掛接車輛駕駛執照申請後82天內舉行路試方面均達到目標。至於電單車、私家車及輕型貨車方面的達標率，儘管在2014年已有改善，但如路試的需求在2015年持續增長，加上尚有不少積壓的個案仍需處理，年內的達標率可能不會較2014年有顯著的改善。再者，在運輸署近期增聘考牌主任後，現有駕駛考試中心和考試路線的使用率已達飽和，實在沒有空間再增加人手。地區人士過往鮮有支持運輸署開設新駕駛考試中心和新考試路線的建議，事實上部分地區人士更已表示希望撤銷該區現有的駕駛考試路線。在這情況下，運輸署既無法控制考試需求的增長，同時在增加考試時段方面亦受到限制。此外，為了評估考生的駕駛技術是否符合所需標準以簽發駕駛執照，考生必須接受全面的測試，因此也無從簡化考試內容或縮短考試時間。基於這些原因，設定達標率是否能有效反映運輸署的表現實在成疑。運輸署會在將來的管制人員報告中，考慮以比較某年度與上一年度所安排的路試數目為指標，以更有效反映運輸署在這服務範疇的表現。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1155)

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：

署方簡介中提到「由於佔領行動引發大規模封路，運輸署需要特別調配人手和資源，將緊急事故交通協調中心(協調中心)的運作提升至最高級別，警方和公共交通營辦商亦派員到中心值勤，確保有效監察交通情況，以及協調和執行各項緊急交通管理措施和交通服務安排」。就此當局可否告知：

(1) 過去3年緊急協調中心涉及的開支和人手編制數字；

(2) 因佔中引發大規模封路而涉及的額外開支和人手編制為何？額外開支金額佔2014-15財政年度預算多少百分比；

(3) 未來3年，預測因為大型羣眾運動要再次調高運作級別，所涉及的額外開支預算金額和人事編制。

提問人：梁美芬議員 (議員問題編號：10)

答覆：

(1) 協調中心由運輸署運輸事故管理組全日24小時運作，其編制共有38名職員(包括1名總運輸主任、4名高級運輸主任、3名一級運輸主任、4名二級運輸主任、1名高級工程師、2名工程師／助理工程師、3名一級運輸監督、8名二級運輸監督、2名高級技術主任、7名技術主任／見習技術主任、2名助理文書主任和1名打字員)。在2012-13、2013-14及2014-15年度，按薪級中點估計的年薪值計算，運輸事故管理組的薪酬開支分別為1,680萬元、1,740萬元及1,830萬元，而非薪酬開支則分別為1,170萬元、1,170萬元及1,550萬元。除了運作緊急事故交通協調中心外，運輸

事故管理組亦負責其他職務，例如與其他相關政府部門和主要公共運輸營辦商策劃和檢討處理事故的應變方案。

(2) 佔領行動期間，協調中心在2014年9月28日至12月15日全日24小時提升至聯合督導模式運作。除了運輸事故管理組的常規人手外，運輸署其他科部的職員亦從本身的工作借調出來，協助協調中心的運作。在該段期間，署內有超過200名職員(主要包括運輸主任、交通工程師和新聞主任)參與協調中心的職務，提供額外支援以處理受影響地區的交通運輸事宜、協調公共交通服務的改動、制定適當方案減低對公共交通服務及乘客的影響，以及向市民發放最新的交通運輸消息。因這項特別工作而支付予合資格人員的逾時工作津貼為117,000元，其他雜項開支則為108,000元。至於不合資格申領逾時工作津貼的人員的額外工作時數，則沒有記錄在案。這些額外開支佔運輸事故管理組2014-15年度預算的0.67%。

(3) 運輸署目前沒有計劃增加運輸事故管理組的開支預算和人手，但會不時按需要檢討有關資源需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1181)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

香港來往維港兩岸的陸上交通非常繁忙，過去一直有團體建議在維港設立「水上的士」的小型渡輪服務，一來為市民提供多一種過海交通工具，紓緩陸路過海交通擠塞，二來可為觀光旅客提供時間較彈性的維港觀光服務。就此當局可否告知：

(1) 當局過去3年為研究紓緩過海交通投放了多少資源，涉及開支為何？

(2) 當局會否考慮在維港設立水上的士？如會，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：梁美芬議員 (議員問題編號：36)

答覆：

(1) 公共運輸系統以鐵路為骨幹，維港兩岸已有由鐵路和路面及水上交通服務組成的全面公共交通網路，照顧市民的交通運輸需要。此外，市場上亦有渡輪營辦商提供海上觀光服務。

2011年5月，政府就過海隧道收費安排的詳細交通評估進行顧問研究，以因應2011年首季就理順3條過海隧道流量分布的公眾諮詢期間蒐集的意見，修改部分收費調整方案。該項顧問研究在2011-12、2012-13及2013-14年度的開支分別為591,000元、127,000元和694,000元。進行顧問研究的工作由運輸及房屋局運輸科和運輸署現有人員執行，屬於常規職務。除了上述的顧問研究外，運輸署在過去3年沒有就紓緩過海交通進行水上交通服務的研究。

(2) 政府備悉，其他城市的「水上的士」服務的性質、營運模式、靠岸設施及規管制度各有不同。香港已擁有全面的公共交通網路和市場主導的海上觀光渡輪服務，是否適宜開辦水上的士服務還須考慮多項因素。這些因素包括財務可行性、營運可行性，以及在維港現已非常繁忙的情況下的安全考慮。

- 完 -

答覆編號

THB(T)184

管制人員的答覆

(問題編號：0525)

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：

請按列表方式，提供下列道路過去4年(2010至2014年)平日(星期一至五)由早上7時至晚上11時不同車種向不同行車方向每小時平均實際車流量：

(a) 海底隧道；
(b) 東區海底隧道；
(c) 西區海底隧道；
(d) 德輔道中；
(e) 怡和街；及
(f) 彌敦道。

時間	車種									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800										
0800-0900										
0900-1000										
1000-1100										
1100-1200										
1200-1300										
1300-1400										

時間	車種									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
1400-1500										
1500-1600										
1600-1700										
1700-1800										
1800-1900										
1900-2000										
2000-2100										
2100-2200										
2200-2300										

提問人：梁耀忠議員 (議員問題編號：7)

答覆：

以下道路在平日(星期一至五)上午7時至晚上11時的全年每小時平均交通流量，已分別按車輛種類和不同行車方向載於附錄A至E：

(a) 海底隧道；
(b) 東區海底隧道；
(c) 西區海底隧道；
(d) 德輔道中；及
(e) 彌敦道。

由於2014年的數據仍在整理中，我們只能提供2010至2013年的數據。此外，運輸署並沒有就怡和街的每小時交通流量進行調查，因此未能提供有關數字。

附錄A：海底隧道

表A.1 – 2010年(南行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	204	1 183	529	54	42	462	300	217	0	141
0800-0900	293	1 056	344	8	36	744	198	131	1	222
0900-1000	159	805	329	37	12	1 066	309	142	0	185
1000-1100	159	790	443	21	4	1 158	284	59	0	163
1100-1200	135	971	588	22	0	984	196	39	1	162
1200-1300	107	981	572	55	0	840	256	77	0	135
1300-1400	115	948	564	26	21	824	290	124	0	145
1400-1500	99	1 079	500	21	8	926	215	141	1	132
1500-1600	117	1 091	502	30	13	758	216	156	0	160
1600-1700	110	1 307	453	25	8	617	110	165	0	177
1700-1800	161	1 181	656	39	30	491	52	200	0	213
1800-1900	289	1 685	517	8	37	261	12	85	1	154
1900-2000	108	1 662	599	4	88	227	46	65	1	190
2000-2100	98	1 381	976	4	94	152	49	45	0	169
2100-2200	130	1 187	1 221	4	87	191	39	30	0	171
2200-2300	114	1 392	1 228	4	88	118	31	46	0	140

表A.2 – 2010年(北行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	180	754	754	65	85	459	100	150	1	212
0800-0900	103	1 436	234	34	27	463	149	207	0	218
0900-1000	114	1 089	459	30	23	573	161	181	0	228
1000-1100	76	963	600	31	11	822	191	99	1	169
1100-1200	65	893	467	34	8	1 121	217	57	0	143
1200-1300	138	779	554	32	4	1 099	186	131	0	130
1300-1400	125	940	590	30	0	935	220	73	1	148
1400-1500	97	1 022	487	12	0	1 010	221	93	0	135
1500-1600	145	1 070	512	87	0	785	198	161	0	138
1600-1700	13	895	524	43	4	1 053	217	158	0	158
1700-1800	280	1 114	271	13	17	884	150	159	1	171
1800-1900	431	1 241	274	44	40	544	77	161	1	205
1900-2000	275	1 480	509	8	36	302	32	191	0	171
2000-2100	195	1 227	957	0	96	191	25	171	1	187
2100-2200	103	1 107	1 269	9	130	184	27	130	0	142
2200-2300	194	1 235	1 212	8	107	160	23	57	0	131

表A.3 – 2011年(南行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	224	1 269	437	78	37	518	253	127	0	132
0800-0900	285	1 179	261	4	37	689	204	151	1	218
0900-1000	187	850	310	16	16	1 144	179	111	1	191
1000-1100	92	733	450	40	4	1 275	207	100	1	148
1100-1200	108	884	503	48	4	1 071	212	95	1	145
1200-1300	113	1 020	481	57	4	813	247	125	0	140
1300-1400	115	969	472	21	25	945	193	131	1	141
1400-1500	152	1 069	435	40	12	898	203	132	1	122
1500-1600	99	1 073	369	30	26	901	202	150	0	150
1600-1700	117	1 284	333	33	17	721	100	163	1	163
1700-1800	132	1 338	624	15	26	444	68	120	1	181
1800-1900	278	1 452	594	0	32	348	28	97	0	179
1900-2000	83	1 687	595	4	39	237	39	99	2	163
2000-2100	92	1 281	1 046	4	88	169	42	46	2	157
2100-2200	108	1 212	1 191	8	95	154	29	95	0	150
2200-2300	119	1 281	1 264	4	115	135	53	33	0	147

表 A.4 – 2011 年(北行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	163	981	669	45	81	389	118	131	2	175
0800-0900	102	1 499	235	30	23	425	118	205	1	205
0900-1000	83	1 182	350	14	3	620	170	159	3	234
1000-1100	84	965	591	15	7	855	151	103	1	151
1100-1200	129	749	494	16	0	1 133	220	110	0	145
1200-1300	134	799	551	20	4	1 155	126	109	3	132
1300-1400	121	856	490	32	0	1 009	221	153	1	132
1400-1500	130	949	499	16	0	1 034	207	69	0	122
1500-1600	137	1 040	438	27	4	978	188	117	1	120
1600-1700	140	897	480	47	8	983	137	168	1	162
1700-1800	304	951	316	27	12	916	129	214	0	153
1800-1900	508	1 201	234	18	40	517	66	177	1	194
1900-2000	304	1 333	449	9	53	422	40	150	2	211
2000-2100	138	1 272	960	16	91	237	12	142	0	150
2100-2200	84	1 245	1 224	0	92	184	21	88	0	142
2200-2300	200	1 102	1 198	5	132	177	32	132	0	145

表A.5 – 2012年(南行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	164	1 148	454	80	42	555	227	219	0	142
0800-0900	211	1 267	244	12	29	749	203	95	2	205
0900-1000	191	1 043	352	11	8	925	168	107	0	173
1000-1100	99	860	400	9	4	1 092	297	90	0	168
1100-1200	108	1 035	502	22	9	948	186	74	2	157
1200-1300	102	1 204	347	28	9	699	250	167	0	134
1300-1400	110	924	475	34	8	869	242	170	2	143
1400-1500	113	1 054	417	48	13	903	200	122	1	136
1500-1600	108	1 006	471	26	13	795	216	112	0	159
1600-1700	81	1 263	380	9	14	602	127	131	1	194
1700-1800	145	1 367	512	23	32	444	68	104	0	191
1800-1900	177	1 714	444	0	29	304	12	99	0	181
1900-2000	82	1 757	537	4	49	231	26	63	1	161
2000-2100	85	1 248	1 031	4	58	178	43	50	0	150
2100-2200	76	1 214	1 202	28	88	132	44	44	0	144
2200-2300	76	1 334	1 273	0	76	156	27	23	0	128

表A.6 – 2012年(北行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	195	925	626	43	76	489	114	138	2	166
0800-0900	107	1 545	266	32	28	322	103	191	0	201
0900-1000	86	1 049	350	21	7	709	134	195	1	224
1000-1100	83	760	644	8	19	926	192	113	1	158
1100-1200	110	860	593	12	4	959	177	102	1	144
1200-1300	90	1 046	558	12	0	894	176	94	1	118
1300-1400	96	784	604	31	0	1 033	191	115	1	131
1400-1500	74	971	435	26	0	1 014	222	100	0	136
1500-1600	131	1 056	470	50	0	898	193	73	2	120
1600-1700	120	964	311	39	0	975	198	202	0	146
1700-1800	280	1 079	201	25	4	836	180	180	0	179
1800-1900	309	1 189	325	29	29	455	104	250	1	189
1900-2000	221	1 363	477	8	32	390	20	197	0	187
2000-2100	124	1 288	899	0	83	199	17	178	0	168
2100-2200	117	1 142	1 108	5	112	209	34	136	0	145
2200-2300	111	1 289	1 201	4	88	157	15	80	0	116

表A.7 – 2013年(南行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	217	1 338	251	81	30	592	213	158	0	130
0800-0900	258	1 278	208	12	31	724	150	119	1	206
0900-1000	145	968	202	11	8	1 139	217	91	1	168
1000-1100	138	877	365	9	9	1 131	218	62	0	176
1100-1200	150	923	436	29	8	1 026	170	87	1	157
1200-1300	119	1 097	361	44	16	808	158	174	1	126
1300-1400	112	1 074	425	21	9	829	185	133	0	135
1400-1500	159	1 082	295	15	19	976	193	114	1	121
1500-1600	86	1 256	341	37	16	788	99	127	1	153
1600-1700	78	1 437	257	18	14	615	92	92	0	168
1700-1800	138	1 508	374	12	28	435	57	102	1	178
1800-1900	132	1 678	391	4	35	345	70	81	1	158
1900-2000	123	1 682	470	4	56	198	52	93	0	156
2000-2100	70	1 249	972	0	50	182	54	50	1	163
2100-2200	58	1 239	1 107	8	74	189	58	49	0	159
2200-2300	125	1 230	1 299	4	93	109	20	12	0	151

表A.8 – 2013年(北行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	166	1 278	448	51	32	341	111	161	1	182
0800-0900	137	1 462	199	35	27	399	121	191	1	190
0900-1000	133	1 178	276	14	7	564	158	169	2	250
1000-1100	94	947	493	17	17	780	214	133	1	175
1100-1200	83	908	421	8	8	1 044	223	70	0	151
1200-1300	72	951	454	16	0	1 023	171	115	1	134
1300-1400	109	988	466	26	0	875	226	96	3	152
1400-1500	123	1 142	430	5	0	754	215	137	0	133
1500-1600	149	1 098	386	32	0	869	205	88	0	125
1600-1700	158	1 171	263	28	4	905	145	113	1	143
1700-1800	262	1 094	184	41	4	815	147	205	2	163
1800-1900	342	1 190	194	33	25	655	58	177	0	194
1900-2000	215	1 393	344	16	28	356	45	251	1	179
2000-2100	140	1 211	826	8	72	225	36	205	1	150
2100-2200	137	1 271	956	0	83	190	33	137	0	140
2200-2300	116	1 355	1 091	4	74	120	31	82	0	122

附錄B：東區海底隧道

表B.1 – 2010年(南行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	221	862	629	23	40	232	125	79	0	130
0800-0900	146	1 882	521	4	30	394	79	90	0	162
0900-1000	118	1 349	755	28	16	759	90	39	0	72
1000-1100	69	1 161	580	23	23	613	129	5	1	63
1100-1200	63	1 015	402	31	9	443	121	13	1	51
1200-1300	39	879	426	26	13	287	96	26	4	47
1300-1400	39	664	313	0	15	464	137	10	1	50
1400-1500	47	976	348	27	16	519	113	27	5	38
1500-1600	45	1 053	349	22	13	435	90	9	2	55
1600-1700	55	924	419	32	14	382	86	32	0	71
1700-1800	67	1 206	458	29	14	310	57	14	0	86
1800-1900	105	1 762	466	23	50	260	32	37	0	88
1900-2000	31	1 597	362	0	43	113	12	12	0	68
2000-2100	30	803	236	0	26	38	4	11	0	56
2100-2200	22	579	183	0	22	67	9	4	0	52
2200-2300	43	511	296	10	29	5	0	0	1	47

表B.2 – 2010年(北行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	91	463	444	7	33	163	13	59	0	103
0800-0900	120	1 638	686	17	39	249	64	51	0	66
0900-1000	69	1 316	551	25	29	366	47	43	0	63
1000-1100	38	912	443	30	13	363	110	13	0	55
1100-1200	49	888	334	24	12	432	86	12	4	45
1200-1300	41	790	309	27	14	495	104	9	1	51
1300-1400	38	897	271	9	14	346	76	14	7	50
1400-1500	57	979	344	43	9	465	104	17	2	46
1500-1600	46	1 053	470	23	18	479	105	23	1	50
1600-1700	47	1 086	526	34	17	636	136	21	0	43
1700-1800	186	1 397	372	40	25	653	80	20	0	97
1800-1900	223	1 792	402	20	60	462	35	5	0	117
1900-2000	98	1 796	374	13	30	166	21	17	0	103
2000-2100	43	999	329	0	30	56	26	0	0	76
2100-2200	52	665	402	0	26	65	9	0	1	51
2200-2300	85	748	385	0	21	51	0	0	0	52

表B.3 – 2011年(南行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	162	811	759	31	31	335	94	79	0	124
0800-0900	145	1 791	517	18	22	434	80	80	1	154
0900-1000	116	1 367	808	11	19	702	90	15	0	67
1000-1100	74	1 029	763	31	9	702	74	9	0	61
1100-1200	41	1 080	449	27	5	440	100	27	1	54
1200-1300	46	924	407	25	4	332	92	29	2	45
1300-1400	35	865	308	18	9	417	66	4	2	52
1400-1500	57	1 128	373	29	12	468	70	12	6	39
1500-1600	55	1 046	383	21	4	485	51	17	2	58
1600-1700	37	1 004	379	16	8	428	99	21	0	61
1700-1800	54	1 091	557	18	22	328	45	40	0	82
1800-1900	113	1 834	482	0	45	234	18	41	0	84
1900-2000	55	1 537	369	7	22	153	33	33	0	74
2000-2100	27	887	175	0	14	65	7	10	0	50
2100-2200	39	590	207	8	20	43	12	0	0	50
2200-2300	29	623	216	0	24	33	16	4	1	39

表B.4 – 2011年(北行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	36	481	420	0	36	192	60	54	0	92
0800-0900	88	1 798	534	20	56	245	60	72	0	60
0900-1000	47	1 461	591	11	25	272	75	29	0	58
1000-1100	44	926	499	4	8	408	91	20	1	52
1100-1200	31	962	340	18	9	461	76	27	3	50
1200-1300	18	966	322	18	13	392	106	26	2	44
1300-1400	26	882	340	4	9	357	77	17	6	46
1400-1500	37	957	394	18	5	531	73	32	2	54
1500-1600	40	1 096	450	62	4	437	107	45	0	50
1600-1700	71	1 148	459	44	13	601	141	57	0	54
1700-1800	108	1 379	414	5	24	720	146	38	0	81
1800-1900	210	1 957	330	4	40	432	31	13	0	100
1900-2000	79	1 864	362	0	38	162	23	11	0	98
2000-2100	75	1 064	283	4	14	79	14	7	0	63
2100-2200	50	762	341	0	25	83	17	4	1	47
2200-2300	62	680	560	0	15	31	15	4	0	52

表B.5 – 2012年(南行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	143	1 316	536	23	23	291	83	55	0	117
0800-0900	131	1 806	445	11	26	423	112	82	1	159
0900-1000	71	1 577	620	22	19	643	120	37	0	70
1000-1100	78	1 099	653	12	8	708	156	23	0	58
1100-1200	54	1 081	499	34	8	407	96	29	2	47
1200-1300	49	917	443	31	10	286	139	42	3	35
1300-1400	52	744	416	15	18	413	125	11	4	41
1400-1500	48	1 026	424	17	13	507	134	30	5	45
1500-1600	57	1 000	366	31	8	500	107	38	4	47
1600-1700	35	1 216	250	54	15	366	65	15	0	54
1700-1800	68	1 309	384	9	23	361	59	14	0	69
1800-1900	136	1 804	505	4	42	200	72	38	0	74
1900-2000	54	1 690	328	0	28	129	13	35	0	58
2000-2100	15	782	321	0	18	71	0	3	0	45
2100-2200	21	591	266	0	17	55	7	3	1	39
2200-2300	40	554	334	4	18	26	0	7	0	38

表B.6 – 2012年(北行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	66	537	419	13	26	216	52	33	0	77
0800-0900	76	1 706	695	20	40	285	52	32	0	63
0900-1000	49	1 411	588	7	28	368	95	21	0	56
1000-1100	42	1 027	409	11	8	428	95	15	2	55
1100-1200	61	901	401	15	15	424	129	30	5	37
1200-1300	23	917	429	31	8	390	86	12	2	45
1300-1400	39	721	380	32	7	471	116	25	4	39
1400-1500	30	911	413	30	13	549	132	17	4	53
1500-1600	66	1 148	402	23	8	515	117	20	1	34
1600-1700	57	1 157	444	27	4	690	125	76	0	36
1700-1800	89	1 484	281	31	18	766	151	40	0	53
1800-1900	106	1 917	341	5	28	498	65	18	0	106
1900-2000	69	1 764	432	0	31	204	31	21	0	92
2000-2100	62	1 069	304	3	15	130	18	0	0	61
2100-2200	57	776	392	0	20	77	8	4	0	49
2200-2300	30	1 063	293	6	10	26	6	0	0	21

表B.7 – 2013年(南行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	82	1 402	551	31	20	245	71	51	0	131
0800-0900	163	1 650	480	21	13	437	107	99	1	178
0900-1000	70	1 461	631	18	7	697	114	26	0	69
1000-1100	50	1 246	564	27	5	641	140	36	0	60
1100-1200	23	976	589	28	5	424	157	18	1	55
1200-1300	20	966	464	20	4	350	94	20	4	42
1300-1400	31	890	433	4	4	417	55	20	1	44
1400-1500	45	1 033	521	23	5	467	91	41	5	43
1500-1600	61	1 051	392	9	4	488	100	26	4	56
1600-1700	39	1 277	309	9	4	301	52	57	0	69
1700-1800	48	1 287	455	5	19	321	38	53	0	99
1800-1900	126	1 855	521	5	33	219	28	42	0	85
1900-2000	49	1 663	437	0	15	75	23	26	0	62
2000-2100	15	933	259	0	15	41	19	7	0	37
2100-2200	8	637	312	0	8	53	0	0	0	55
2200-2300	19	670	296	0	10	44	5	5	0	51

表B.8 – 2013年(北行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	160	289	658	0	40	259	50	50	0	120
0800-0900	77	1 769	594	9	39	314	43	69	0	66
0900-1000	35	1 501	615	7	10	341	70	38	0	61
1000-1100	59	1 016	508	8	8	394	123	8	1	51
1100-1200	24	847	503	19	5	474	136	10	6	62
1200-1300	27	893	497	27	4	419	86	31	0	40
1300-1400	42	589	557	14	5	483	116	23	5	46
1400-1500	71	925	479	17	4	521	133	13	4	44
1500-1600	18	1 157	521	13	4	472	132	22	0	52
1600-1700	53	1 230	460	35	9	589	111	62	0	54
1700-1800	118	1 595	298	19	19	578	114	47	0	83
1800-1900	104	2 061	363	23	27	300	59	27	0	94
1900-2000	45	1 923	414	0	16	160	12	8	0	65
2000-2100	39	1 016	425	4	11	64	14	0	0	89
2100-2200	29	681	535	5	10	44	24	10	0	62
2200-2300	66	483	821	0	24	6	12	0	0	69

附錄C：西區海底隧道

表C.1 – 2010年(南行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	45	340	443	0	90	225	51	115	5	164
0800-0900	48	1 194	650	4	135	333	40	286	5	217
0900-1000	49	1 091	639	0	65	420	101	36	5	111
1000-1100	5	911	326	10	62	451	82	34	5	108
1100-1200	18	814	342	14	42	227	46	28	2	94
1200-1300	13	825	289	9	30	132	26	34	3	79
1300-1400	13	700	272	17	21	191	25	21	3	77
1400-1500	18	823	348	23	27	316	32	37	3	88
1500-1600	5	841	354	23	28	216	37	23	6	87
1600-1700	21	791	356	25	42	134	17	17	2	89
1700-1800	26	850	378	0	47	103	30	21	3	119
1800-1900	37	1 157	422	8	85	85	8	24	5	104
1900-2000	11	993	248	8	94	15	4	49	3	79
2000-2100	15	496	224	0	45	11	0	19	5	67
2100-2200	13	387	187	4	43	9	4	4	3	78
2200-2300	0	395	212	0	48	15	0	22	2	60

表C.2 – 2010年(北行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	18	305	358	18	59	70	23	23	4	97
0800-0900	46	946	323	9	129	111	55	65	3	122
0900-1000	8	860	342	12	73	138	23	35	5	90
1000-1100	0	744	271	26	34	155	26	26	2	98
1100-1200	8	689	242	17	38	251	54	13	4	81
1200-1300	12	756	415	12	41	173	29	21	3	74
1300-1400	9	726	333	13	48	160	30	26	3	81
1400-1500	13	740	421	13	44	230	62	27	3	81
1500-1600	12	886	449	8	32	259	32	12	2	85
1600-1700	27	1 052	399	9	49	333	62	36	4	87
1700-1800	41	1 202	502	41	131	294	41	41	3	112
1800-1900	66	1 503	512	19	123	251	38	137	5	175
1900-2000	27	1 298	500	4	97	81	19	66	5	119
2000-2100	21	702	265	0	80	17	21	38	4	108
2100-2200	5	467	368	0	47	47	5	14	2	85
2200-2300	0	513	391	0	53	12	8	12	4	79

表C.3 – 2011年(南行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	30	502	561	0	89	136	47	106	1	153
0800-0900	32	1 324	637	11	140	374	126	245	2	190
0900-1000	67	1 132	702	16	75	446	91	32	4	107
1000-1100	24	902	526	5	54	429	88	24	2	117
1100-1200	14	814	534	10	39	188	34	34	1	96
1200-1300	20	654	463	4	28	183	57	37	3	80
1300-1400	9	723	353	4	21	166	72	21	2	80
1400-1500	29	886	433	20	37	278	61	29	3	76
1500-1600	8	886	465	8	16	219	45	16	1	76
1600-1700	36	936	303	16	28	143	8	16	3	84
1700-1800	26	893	396	4	53	141	22	26	3	121
1800-1900	35	1 202	491	0	127	44	4	48	1	98
1900-2000	14	967	298	0	111	47	11	61	3	80
2000-2100	8	597	184	0	35	8	8	20	3	75
2100-2200	0	430	201	0	43	16	4	8	3	76
2200-2300	9	434	217	0	48	4	4	17	1	77

表C.4 – 2011年(北行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	15	373	349	0	53	121	29	29	1	81
0800-0900	14	1 068	462	0	114	72	24	57	4	110
0900-1000	12	981	266	4	81	153	48	36	2	108
1000-1100	4	768	331	0	45	159	45	29	2	89
1100-1200	0	665	393	15	34	228	39	34	4	86
1200-1300	26	846	344	13	30	241	60	17	2	81
1300-1400	5	774	307	14	38	226	58	24	2	92
1400-1500	10	798	487	0	41	223	62	52	3	96
1500-1600	9	980	422	4	40	294	79	18	2	86
1600-1700	44	1 042	504	9	44	416	57	35	3	90
1700-1800	54	1 343	449	15	94	415	74	15	4	128
1800-1900	53	1 723	617	9	107	191	36	133	2	151
1900-2000	15	1 422	555	4	84	87	4	72	3	125
2000-2100	18	722	341	0	67	45	9	18	2	114
2100-2200	4	612	315	4	43	39	4	26	3	79
2200-2300	4	580	478	0	26	15	0	4	2	77

表C.5 – 2012年(南行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	42	536	558	0	80	244	106	112	4	146
0800-0900	43	1 438	690	20	118	360	121	266	2	208
0900-1000	21	1 164	823	0	58	588	90	53	3	114
1000-1100	14	1 046	573	5	41	396	127	23	3	97
1100-1200	22	865	495	9	40	283	49	26	2	89
1200-1300	8	858	403	0	24	172	36	32	3	88
1300-1400	9	724	383	13	38	234	51	47	2	68
1400-1500	17	994	439	4	30	301	69	26	2	86
1500-1600	10	987	405	10	39	241	29	34	4	84
1600-1700	9	941	362	22	31	146	35	31	3	96
1700-1800	16	951	402	10	52	146	26	31	1	145
1800-1900	32	1 291	456	5	114	105	18	73	5	112
1900-2000	27	1 024	372	0	93	35	4	47	2	84
2000-2100	9	522	250	0	64	14	0	50	1	81
2100-2200	9	420	217	0	48	26	17	17	4	83
2200-2300	0	373	302	5	43	14	5	24	1	87

表C.6 – 2012年(北行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	30	363	429	0	73	139	12	18	2	103
0800-0900	19	1 123	411	0	165	113	9	104	1	112
0900-1000	7	1 099	300	22	81	114	44	26	4	98
1000-1100	19	823	302	5	49	209	39	10	2	111
1100-1200	14	816	308	14	42	233	56	19	3	89
1200-1300	9	874	463	18	40	229	35	13	1	81
1300-1400	8	874	387	13	38	168	21	38	3	84
1400-1500	16	858	546	5	47	260	21	57	4	91
1500-1600	19	1 051	439	19	39	342	53	19	1	93
1600-1700	51	1 258	480	10	61	359	56	30	4	105
1700-1800	60	1 410	515	10	100	415	55	70	4	132
1800-1900	59	1 779	565	20	147	246	54	187	2	172
1900-2000	30	1 557	477	4	123	136	13	72	3	140
2000-2100	4	781	402	0	66	62	0	35	3	107
2100-2200	5	654	386	0	46	15	5	15	3	104
2200-2300	10	612	476	0	42	10	5	10	1	103

表C.7 – 2013年(南行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	62	585	613	22	101	326	67	124	4	142
0800-0900	62	1 576	698	0	94	390	94	265	1	224
0900-1000	46	1 227	831	4	62	515	138	27	2	111
1000-1100	16	1 058	604	24	51	387	87	20	5	88
1100-1200	31	1 058	477	4	22	162	44	13	5	85
1200-1300	16	877	448	0	28	138	35	35	3	77
1300-1400	9	683	484	4	40	225	70	26	2	84
1400-1500	19	967	623	19	11	199	38	31	2	77
1500-1600	11	1 056	456	7	26	173	7	22	3	65
1600-1700	0	1 018	382	8	12	129	25	33	2	89
1700-1800	14	934	521	14	42	113	19	38	2	121
1800-1900	62	1 117	650	0	108	75	8	46	5	110
1900-2000	11	1 001	400	0	81	22	18	48	2	82
2000-2100	0	562	261	0	62	9	4	22	1	93
2100-2200	0	420	250	5	38	19	5	24	5	81
2200-2300	5	417	263	0	52	5	5	9	2	84

表C.8 – 2013年(北行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	36	432	389	6	67	85	18	18	0	100
0800-0900	19	1 136	368	8	124	89	43	62	2	94
0900-1000	25	1 011	325	0	72	159	29	25	4	104
1000-1100	8	785	329	0	51	245	46	17	2	94
1100-1200	18	723	428	5	41	262	23	28	2	96
1200-1300	4	942	392	8	31	251	27	12	2	65
1300-1400	8	823	424	8	41	191	37	16	4	83
1400-1500	12	808	563	12	31	326	70	27	3	70
1500-1600	29	935	547	17	34	379	63	25	2	82
1600-1700	31	985	611	26	41	452	77	31	3	94
1700-1800	49	1 272	491	9	120	522	49	80	4	105
1800-1900	74	1 696	635	13	126	257	26	130	2	185
1900-2000	28	1 551	544	0	102	89	12	110	2	138
2000-2100	21	883	377	4	54	59	4	17	4	104
2100-2200	20	629	463	0	49	15	0	20	4	100
2200-2300	10	692	468	0	30	30	10	10	1	101

附錄D：德輔道中(摩利臣街至域多利皇后街)

表D.1 – 2010年(東行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	0	9	23	0	0	46	9	0	5	38
0800-0900	10	33	33	0	0	57	0	24	7	39
0900-1000	0	66	71	5	0	52	9	0	4	44
1000-1100	8	75	79	4	0	62	0	4	2	31
1100-1200	0	110	76	0	0	42	8	0	2	34
1200-1300	0	104	79	0	0	70	0	0	2	29
1300-1400	11	96	68	6	0	28	6	0	3	43
1400-1500	0	108	67	5	0	72	0	0	3	38
1500-1600	5	128	57	0	0	76	0	0	1	39
1600-1700	16	126	44	0	0	82	0	0	4	43
1700-1800	12	170	73	4	0	28	0	0	1	30
1800-1900	0	144	116	5	0	5	0	5	3	47
1900-2000	0	144	96	0	0	10	0	0	2	30
2000-2100	0	57	161	5	0	5	5	0	2	26
2100-2200	4	61	142	0	0	0	4	0	2	26
2200-2300	6	32	161	0	0	0	0	0	1	15

表D.2 – 2010年(西行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	103
0800-0900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	152
0900-1000	0	6	0	0	0	11	0	0	0	163
1000-1100	0	12	0	0	0	0	6	0	0	133
1100-1200	0	0	6	0	0	18	0	0	0	109
1200-1300	0	7	0	0	0	0	0	0	0	118
1300-1400	0	0	0	0	0	6	0	0	0	120
1400-1500	6	12	6	0	0	0	0	0	0	104
1500-1600	0	0	6	0	0	6	11	0	0	112
1600-1700	6	0	6	0	0	12	0	0	0	121
1700-1800	0	6	0	0	0	0	0	0	0	154
1800-1900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	187
1900-2000	0	0	0	0	0	0	0	6	0	150
2000-2100	0	6	0	0	0	0	0	0	0	128
2100-2200	0	6	0	0	0	0	0	0	0	120
2200-2300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	110

表D.3 – 2011年(東行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	0	17	23	0	0	34	0	0	7	50
0800-0900	0	22	77	0	0	38	5	33	8	41
0900-1000	5	66	52	0	0	57	5	14	4	37
1000-1100	0	81	56	0	0	81	4	0	3	33
1100-1200	10	113	15	0	0	97	0	0	4	35
1200-1300	4	135	74	0	0	48	0	0	2	26
1300-1400	4	116	88	0	0	28	0	0	2	19
1400-1500	0	166	54	4	0	41	4	4	3	24
1500-1600	5	83	73	5	0	62	5	0	3	44
1600-1700	9	137	47	0	0	56	4	4	3	34
1700-1800	4	140	96	0	0	48	0	0	2	27
1800-1900	9	150	73	0	0	18	0	0	2	35
1900-2000	0	126	106	0	0	0	0	0	3	30
2000-2100	0	59	154	0	0	8	8	0	3	20
2100-2200	0	49	137	0	0	4	4	0	2	28
2200-2300	3	13	146	0	0	3	0	3	1	15

表D.4 – 2011年(西行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	0	0	6	0	0	0	0	0	0	99
0800-0900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	148
0900-1000	0	0	0	0	0	12	0	0	0	160
1000-1100	0	0	0	0	0	14	0	0	0	137
1100-1200	7	0	7	0	0	0	0	0	0	116
1200-1300	0	7	0	0	0	7	0	0	0	114
1300-1400	0	0	6	0	0	12	0	0	0	109
1400-1500	0	0	6	0	0	12	0	0	0	111
1500-1600	0	6	6	0	0	0	0	0	0	116
1600-1700	0	6	0	0	0	18	0	0	0	126
1700-1800	0	12	0	0	0	0	0	0	0	153
1800-1900	0	6	0	0	0	0	0	0	0	167
1900-2000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	170
2000-2100	0	0	6	0	0	0	0	0	0	118
2100-2200	0	5	0	0	0	5	0	0	0	97
2200-2300	0	0	5	0	0	0	0	0	0	102

表D.5 – 2012年(東行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	0	11	29	0	0	29	0	6	9	44
0800-0900	0	45	55	0	0	25	0	35	6	39
0900-1000	4	63	81	0	0	49	4	0	4	46
1000-1100	10	71	92	0	0	56	5	0	3	29
1100-1200	7	98	59	7	0	52	0	0	3	46
1200-1300	13	123	52	0	0	45	0	0	5	42
1300-1400	0	140	72	0	0	14	5	0	2	35
1400-1500	5	135	51	5	0	74	0	0	2	30
1500-1600	5	194	52	0	0	19	0	0	2	34
1600-1700	15	174	20	0	0	64	0	0	4	43
1700-1800	0	191	40	0	0	24	0	0	2	56
1800-1900	0	198	23	6	0	23	0	0	4	40
1900-2000	4	127	93	0	0	15	0	0	3	26
2000-2100	0	70	140	4	0	4	4	0	3	22
2100-2200	0	30	163	4	0	0	0	0	2	25
2200-2300	0	43	93	0	0	0	0	0	4	43

表D.6 – 2012年(西行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	128
0800-0900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	176
0900-1000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	185
1000-1100	0	14	7	7	0	7	7	0	0	142
1100-1200	7	13	13	0	0	7	0	0	0	124
1200-1300	0	7	20	0	0	13	0	0	0	117
1300-1400	0	12	0	0	0	12	0	0	0	120
1400-1500	0	0	13	7	0	7	0	0	0	118
1500-1600	6	13	6	0	0	13	0	0	0	122
1600-1700	0	12	0	0	0	12	6	0	0	130
1700-1800	0	7	0	0	0	0	0	0	0	170
1800-1900	0	7	7	0	0	7	0	0	0	182
1900-2000	0	6	0	6	0	6	0	0	0	167
2000-2100	0	6	0	0	0	0	0	0	0	139
2100-2200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	125
2200-2300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	121

表D.7 – 2013年(東行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	0	13	34	0	0	7	0	0	7	55
0800-0900	0	44	37	0	0	7	0	51	9	51
0900-1000	0	73	38	0	0	61	11	0	2	37
1000-1100	0	106	55	0	0	30	10	0	5	34
1100-1200	10	72	62	0	0	62	5	0	3	30
1200-1300	4	146	52	0	0	22	0	0	3	29
1300-1400	5	61	51	0	0	82	0	0	5	36
1400-1500	0	114	55	5	0	35	10	0	2	34
1500-1600	9	125	47	0	0	30	0	0	3	27
1600-1700	0	125	60	0	0	30	4	0	4	33
1700-1800	0	130	68	0	0	17	0	0	1	41
1800-1900	4	171	41	0	0	8	0	0	4	27
1900-2000	18	127	45	0	0	5	0	0	2	27
2000-2100	5	34	147	0	0	5	0	0	5	26
2100-2200	0	26	111	0	0	16	5	0	4	32
2200-2300	6	39	66	0	0	0	0	0	4	26

表D.8 – 2013年(西行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	102
0800-0900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	137
0900-1000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	152
1000-1100	0	6	6	0	0	0	0	0	0	123
1100-1200	0	10	0	0	0	26	0	0	0	88
1200-1300	0	9	5	0	0	19	0	0	0	85
1300-1400	0	0	0	0	0	6	0	0	0	110
1400-1500	0	5	5	0	0	11	0	0	0	93
1500-1600	0	0	5	0	0	16	0	0	0	110
1600-1700	0	10	0	0	0	10	0	0	1	107
1700-1800	0	0	0	5	0	5	0	0	0	132
1800-1900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	160
1900-2000	0	5	0	0	0	0	0	0	1	138
2000-2100	0	0	0	0	0	0	0	0	2	126
2100-2200	0	0	5	0	0	0	0	0	0	104
2200-2300	0	5	5	0	0	0	0	0	0	89

附錄E：彌敦道(山東街至登打士街)

表E.1 – 2010年(南行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	6	61	182	0	0	88	6	11	7	297
0800-0900	8	237	272	8	4	155	12	19	4	267
0900-1000	10	185	317	0	5	107	10	10	7	294
1000-1100	5	117	347	10	10	200	5	10	5	247
1100-1200	5	140	391	5	10	140	14	14	5	227
1200-1300	0	182	378	5	27	118	5	0	5	231
1300-1400	4	201	382	4	16	127	4	4	4	218
1400-1500	30	126	377	5	30	131	0	15	5	254
1500-1600	14	197	305	5	14	179	0	9	5	226
1600-1700	0	266	216	5	30	80	5	15	5	275
1700-1800	21	223	337	4	25	59	0	17	5	236
1800-1900	10	264	302	5	38	34	0	5	5	255
1900-2000	8	220	444	0	39	31	0	4	4	196
2000-2100	12	183	511	0	16	12	0	8	4	180
2100-2200	4	107	538	4	31	9	0	13	3	231
2200-2300	13	139	479	0	39	30	0	9	5	225

表E.2 – 2010年(北行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	12	29	92	0	23	63	0	0	3	147
0800-0900	7	21	64	4	0	64	0	0	9	256
0900-1000	8	51	140	0	4	82	4	0	4	240
1000-1100	0	89	109	0	0	119	10	0	6	272
1100-1200	13	89	173	4	4	115	9	0	2	222
1200-1300	0	85	156	0	19	156	19	0	6	233
1300-1400	9	80	252	4	22	62	18	0	6	250
1400-1500	14	112	186	9	9	154	23	5	5	218
1500-1600	9	97	186	0	27	168	9	0	4	256
1600-1700	20	70	219	0	10	154	15	0	6	282
1700-1800	5	140	154	5	33	93	0	5	6	306
1800-1900	16	104	245	0	37	5	0	0	5	352
1900-2000	4	159	239	0	40	22	4	0	4	274
2000-2100	21	89	311	0	38	30	0	0	4	217
2100-2200	5	88	279	0	54	24	0	0	6	261
2200-2300	0	126	306	0	39	0	0	0	5	239

表E.3 – 2011年(南行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	15	59	110	15	0	59	15	7	9	368
0800-0900	10	302	144	10	0	110	10	29	6	327
0900-1000	9	163	323	0	0	146	13	9	8	247
1000-1100	10	107	368	0	15	153	5	20	5	250
1100-1200	21	171	301	0	10	197	0	5	6	237
1200-1300	34	112	376	5	24	132	5	5	5	240
1300-1400	25	123	343	13	17	170	13	8	5	220
1400-1500	5	198	332	15	25	144	0	5	7	223
1500-1600	23	136	361	9	23	159	9	5	6	222
1600-1700	27	200	302	18	22	67	0	9	4	245
1700-1800	20	109	411	0	35	55	0	20	7	261
1800-1900	8	224	374	0	24	61	8	4	5	203
1900-2000	8	240	429	4	35	24	0	4	2	182
2000-2100	23	83	510	5	42	28	5	9	7	205
2100-2200	4	191	452	4	39	9	0	9	5	223
2200-2300	9	129	519	0	32	9	0	5	6	230

表E.4 – 2011年(北行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	0	9	79	0	14	60	9	0	6	191
0800-0900	0	67	71	0	0	42	4	0	5	233
0900-1000	4	49	130	4	8	69	8	0	5	245
1000-1100	5	32	156	0	0	133	14	5	5	248
1100-1200	5	64	128	0	0	168	20	5	5	232
1200-1300	20	55	224	0	5	120	5	5	4	238
1300-1400	9	89	207	0	0	122	5	5	6	255
1400-1500	10	106	208	0	10	135	5	5	6	242
1500-1600	5	69	301	10	10	84	15	5	5	258
1600-1700	19	99	258	9	5	85	0	5	7	276
1700-1800	16	113	167	0	22	70	5	5	7	322
1800-1900	17	154	218	0	43	17	0	13	3	287
1900-2000	0	142	242	0	54	33	8	0	5	248
2000-2100	9	93	301	0	40	18	0	0	4	226
2100-2200	13	58	315	0	44	27	0	4	6	233
2200-2300	14	113	245	5	50	5	0	0	7	273

表E.5 – 2012年(南行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	0	43	217	6	6	56	6	12	6	314
0800-0900	8	206	218	4	0	147	8	25	6	298
0900-1000	26	132	242	4	9	172	35	18	6	257
1000-1100	20	102	327	25	16	192	4	8	5	190
1100-1200	5	154	323	10	10	169	14	0	4	225
1200-1300	21	135	394	0	12	127	4	12	5	188
1300-1400	10	189	330	0	24	126	5	0	7	231
1400-1500	18	145	354	27	23	154	0	0	7	210
1500-1600	4	177	329	0	26	147	4	4	5	225
1600-1700	17	208	291	4	25	67	4	17	6	227
1700-1800	4	214	361	4	25	41	4	8	5	216
1800-1900	5	243	320	0	23	55	5	9	3	225
1900-2000	13	256	365	0	38	38	4	4	5	174
2000-2100	29	176	438	0	33	25	0	4	3	168
2100-2200	10	158	445	0	40	15	0	5	6	226
2200-2300	8	125	520	0	25	21	0	4	4	203

表E.6 – 2012年(北行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	0	11	76	0	11	22	0	5	4	232
0800-0900	0	58	79	0	0	63	0	0	6	211
0900-1000	0	54	124	0	4	105	0	0	5	227
1000-1100	0	38	133	0	0	152	10	10	6	243
1100-1200	0	49	199	8	4	167	16	0	4	192
1200-1300	10	102	185	0	5	107	10	5	5	243
1300-1400	4	71	213	9	9	133	9	4	7	228
1400-1500	29	68	225	5	15	127	10	0	9	238
1500-1600	13	133	228	9	17	155	0	0	3	214
1600-1700	20	115	185	0	30	90	5	5	6	306
1700-1800	0	111	208	0	39	53	0	5	7	291
1800-1900	10	52	219	5	48	48	19	5	5	299
1900-2000	0	120	243	0	38	26	0	4	4	263
2000-2100	5	90	295	0	25	15	0	0	6	232
2100-2200	14	93	279	0	28	28	0	0	5	224
2200-2300	8	114	292	0	35	12	0	0	8	218

表E.7 – 2013年(南行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	18	77	142	6	0	59	12	18	9	315
0800-0900	23	267	122	9	0	163	0	23	6	301
0900-1000	5	191	233	5	0	173	9	5	8	278
1000-1100	24	94	316	0	14	179	9	9	5	231
1100-1200	4	130	400	4	11	174	4	0	6	146
1200-1300	0	159	327	5	23	131	5	9	5	208
1300-1400	23	129	323	5	14	134	14	0	6	228
1400-1500	29	199	267	19	19	131	5	0	6	233
1500-1600	9	217	303	9	18	118	5	0	7	216
1600-1700	4	205	281	9	22	67	0	4	3	253
1700-1800	27	243	301	9	22	31	4	0	9	232
1800-1900	22	270	232	5	32	38	5	0	5	255
1900-2000	29	242	305	0	29	29	0	5	4	224
2000-2100	10	172	364	0	35	35	0	0	6	210
2100-2200	15	166	385	0	29	5	0	10	5	245
2200-2300	10	148	406	0	20	15	10	0	6	247

表E.8 – 2013年(北行)

時間	車輛種類									
	電單車	私家車	的士	私家／公共小巴		貨車		非專營巴士	專營巴士	
						輕型	中／重型		單層	雙層
0700-0800	9	23	60	5	14	37	5	0	7	191
0800-0900	0	53	81	4	0	45	0	0	6	221
0900-1000	4	46	100	4	8	96	13	4	5	223
1000-1100	0	67	150	0	4	121	17	0	6	213
1100-1200	20	68	181	15	5	103	5	0	6	233
1200-1300	30	86	147	5	5	147	5	5	3	239
1300-1400	0	100	145	10	20	135	10	5	7	256
1400-1500	0	126	234	0	13	90	9	0	3	237
1500-1600	14	140	202	0	10	111	5	0	7	246
1600-1700	13	138	193	4	13	117	4	4	5	244
1700-1800	4	163	146	4	34	64	9	4	8	260
1800-1900	4	116	156	4	36	72	4	0	4	287
1900-2000	8	126	202	4	51	28	4	0	6	245
2000-2100	0	113	246	0	48	24	0	0	4	209
2100-2200	5	73	252	0	50	23	0	0	3	223
2200-2300	4	95	243	0	45	4	0	0	5	248

- 完 -

答覆編號

THB(T)185

管制人員的答覆

(問題編號：0528)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 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：

就巴士專用線方面，請告知：

(a) 至現時為止，各巴士專用線所在位置、長度及生效時間分別為何；

(b) 當局有否計劃增設更多巴士專用線，或延長現有巴士專用線的生效時間，以紓緩路面擠塞情況；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：梁耀忠議員 (議員問題編號：10)

答覆：

我們的交通運輸政策，是著重推廣使用公共交通服務，因此公共交通服務優先使用道路是既定的政策。現時，全港共有超過23公里的巴士專用線，詳情載於附件。

在進行《公共交通策略研究》時，政府會根據道路的實際情況，研究如何進一步讓公共交通服務優先使用道路，以紓緩交通擠塞。

附件

現有的巴士專用線

地點	實施時間	大約長度 (公里)
港島		
堅道(西行) (介乎上亞厘畢道與卑利士道)	星期一至五* 上午7時至晚上7時 星期六* 上午7時至下午1時	1
干諾道西(東行) (介乎德輔道西與摩利臣街)	平日* 上午7時至晚上9時	0.3
德輔道中(東行) (介乎畢打街與雪廠街)	平日* 全日	0.1
德輔道中(東行) (介乎雪廠街與美利道)	平日* 全日	0.3
德輔道中(西行) (介乎銀行街與租庇利街)	平日* 全日	0.6
薄扶林道(西行) (介乎摩星嶺道與薄扶林道遊樂場)	平日* 全日	0.1
金鐘道(西行) (介乎美利道與昃臣道)	星期一至六* 上午7時至9時	0.2
告士打道(西行) (介乎柯布連道與分域街)	平日* 上午7時至凌晨零時	0.2
海底隧道出口往中環(西行) (介乎隧道出口與堅拿道天橋)	平日* 全日	0.1
堅拿道天橋橋底(南行) (介乎軒尼詩道與耀華街)	平日* 全日	0.2
摩理臣山道(南行) (介乎體育道與皇后大道東)	平日* 下午4時至晚上7時	0.1
軒尼詩道(西行) (介乎渣甸街與利園山道)	平日* 上午7時至凌晨零時	0.1
軒尼詩道(西行) (介乎登龍街與堅拿道東)	平日* 上午7時至凌晨零時	0.1
軒尼詩道(西行) (介乎天樂里與杜老誌道)	平日* 上午7時至9時	0.1
軒尼詩道(西行) (介乎菲林明道與盧押道)	平日* 上午7時至9時	0.3
筲箕灣道(西行) (介乎太安街與太康街)	平日* 全日	0.1

現有的巴士專用線

地點	實施時間	大約長度 (公里)
富怡道(南行) (介乎富怡花園與小西灣道)	平日* 上午7時至9時	0.1
英皇道(東行) (介乎銀幕街與炮台山道)	平日* 全日	0.8
英皇道(東行) (介乎北角道與電照街)	平日* 全日	0.7
英皇道(東行) (介乎民康街與渣華道)	平日* 全日	0.5
南安街(東行) (介乎南安里與筲箕灣巴士總站)	平日* 全日	0.1
黃竹坑道(西行) (介乎香港仔隧道收費廣場與黃竹坑道近葛量洪醫院)	平日* 下午4時至晚上7時	0.2
黃竹坑道(東行) (介乎葛量洪醫院與香港仔隧道收費廣場)	平日* 上午7時至9時	0.5
黃竹坑道上坡道至香港仔隧道(北行) (介乎壽山村道與香港仔隧道收費廣場)	平日* 上午7時至9時	0.5
黃竹坑道(東行) (近南朗山道)	平日* 全日	0.1
南朗山道(南行) (介乎黃竹坑道與巴士總站)	平日* 全日	0.3
九龍		
彌敦道(南行) (介乎運動場道與弼街)	每日 上午7時至晚上7時	0.3
彌敦道(南行) (介乎旺角道與登打士街)	每日 上午7時至晚上7時	0.4
彌敦道(北行) (介乎登打士街與奶路臣街)	每日 上午7時至晚上7時	0.3
由康莊道(南行)至海底隧道的支路	每日 上午7時至10時	0.2
土瓜灣道(南行) (介乎新碼頭街與浙江街)	平日* 上午8時至10時； 下午5時至晚上7時	0.5
土瓜灣道(北行) (介乎石塘街與上鄉道)	平日* 上午8時至10時； 下午5時至晚上7時	0.7

現有的巴士專用線

地點	實施時間	大約長度 (公里)
新清水灣道(北行) (匯基書院外)	平日* 全日	0.1
南昌街(南行) (介乎鴨寮街與汝州街)	平日* 全日	0.1
欽州街(北行) (介乎醫局街與荔枝角道)	平日* 全日	0.1
鯉魚門道(南行) (匯景花園第一座至第八座)	平日* 上午7時至凌晨零時	0.2
斧山道(南行) (介乎彩虹道迴旋處與太子道東)	平日* 上午7時至凌晨零時	0.3
彩虹道(東行) (介乎太子道東與樂善道以南65米)	平日* 上午7時至凌晨零時	0.1
太子道東(西行) (近彩頤花園)	平日* 全日	0.1
龍翔道(東行) (近黃大仙港鐵站)	平日* 上午7時至凌晨零時	0.3
康莊道(南行) (海底隧道行政大樓外)	平日* 全日	0.3
康莊道(北行) (近海底隧道收費廣場)	平日* 全日	0.1
聯合道(南行) (由賈炳達道至太子道西)	平日* 上午7時至10時； 下午4時至晚上7時	0.1
南昌街(南行) (由窩仔街至巴域街)	平日* 上午7時至凌晨零時	0.1
西九龍走廊(東行) (由北河街至大角咀道)	平日* 上午7時30分至9時	0.4
荔枝角道(西行) (介乎美荔道與葵涌道)	平日* 上午7時至凌晨零時	0.1
長沙灣道(東行) (介乎葵涌道與美荔道)	平日* 上午7時至凌晨零時	0.2
彌敦道(南行) (由山東街附近至咸美頓街附近)	平日* 上午7時至晚上7時	0.3
盛德街 (介乎馬頭涌道與富寧街)	平日* 全日	0.3
新界		

現有的巴士專用線

地點	實施時間	大約長度 (公里)
車公廟路(西行)	平日* 上午7時至10時； 下午4時至晚上7時	0.3
紅梅谷路(南行)	平日* 上午7時至10時； 下午4時至晚上7時	1
獅子山隧道公路(西行)	平日* 上午7時至10時； 下午4時至晚上7時	0.8
小瀝源路(南行)	平日* 上午8時至10時	0.1
大老山公路(南行)	平日* 上午7時至10時	0.2
大埔公路 - 元洲仔段(東行)	平日* 上午7時至10時	0.1
屯門公路(東行)	平日* 上午7時30分至9時	9
屯門公路(南行)近藍地	每日 全日	0.5
屯門公路(北行)近藍地	每日 全日	0.2
三聖街(西行)	每日 全日	0.1
葵涌道(南行) (荔景邨風景樓外)	每日 全日	0.2
荔景山路(北行) (清麗苑清麗商場外)	每日 全日	0.1
楓樹窩路(東行) (青衣碼頭公共運輸交匯處入口)	每日 全日	0.1
青衣鄉事會路(北行) (由青衣大橋迴旋處至涌美路)	每日 全日	0.1
青山公路(西行) (由元朗康樂路至擊壤路)	每日 全日	0.1

*公眾假期除外

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)186

管制人員的答覆

(問題編號：3086)

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：

請以表列過去5年，3條海底隧道各種車輛類別的使用量。

提問人：梁耀忠議員 (議員問題編號：49)

答覆：

過去5年，海底隧道(紅隧)、東區海底隧道(東隧)和西區海底隧道(西隧)按車輛種類劃分的全年交通流量如下：

隧道	私家車					的士				
	2010	***2011***	***2012***	***2013***	***2014***	***2010***	***2011***	***2012***	***2013***	***2014***
紅隧	15 693 800	15 915 700	15 987 100	16 138 900	16 409 200	11 795 300	11 809 000	11 394 300	11 015 900	10 477 800
東隧	13 342 400	13 649 200	13 990 300	14 264 800	14 592 000	5 079 800	5 452 000	5 648 100	5 765 700	5 677 600
西隧	9 692 200	10 082 100	10 771 700	10 973 500	11 112 600	4 972 700	5 670 000	6 135 900	6 291 700	6 268 200

隧道	小型巴士[註1]					貨車[註2]				
	2010	***2011***	***2012***	***2013***	***2014***	***2010***	***2011***	***2012***	***2013***	***2014***
紅隧	1 070 000	1 024 200	945 700	882 200	823 200	10 017 600	9 736 400	9 498 400	9 310 100	9 090 800
東隧	354 600	337 900	293 000	238 400	242 900	4 089 500	4 130 900	4 164 800	4 245 500	4 311 600
西隧	768 900	728 100	700 000	683 000	678 700	2 256 100	2 439 900	2 625 300	2 762 300	3 016 800

隧道	巴士[註3]					電單車				
	2010	***2011***	***2012***	***2013***	***2014***	***2010***	***2011***	***2012***	***2013***	***2014***
紅隧	3 734 800	3 759 600	3 774 000	3 624 100	3 573 700	1 819 800	1 754 100	1 666 400	1 644 000	1 669 600
東隧	1 017 100	1 038 900	1 035 700	1 027 300	1 019 800	764 900	765 800	751 600	776 000	813 800

西隧	1 668 700	1 664 100	1 670 300	1 685 600	1 676 500	198 300	202 600	222 300	218 000	253 600

隧道	總計[註4]				
	2010	***2011***	***2012***	***2013***	***2014***
紅隧	44 131 400	43 999 000	43 265 900	42 615 100	42 044 300
東隧	24 648 300	25 374 800	25 883 500	26 317 800	26 657 700
西隧	19 556 900	20 786 800	22 125 500	22 614 100	23 006 300

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：由於四捨五入的關係，各隧道所有車種的流量數字加起來未必與該隧道的流量總計相等。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3087)

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：

請以表列過去5年，港鐵各線路的載客量。

提問人：梁耀忠議員 (議員問題編號：50)

答覆：

2010至2014年香港鐵路有限公司(港鐵)各鐵路線的平均每日乘客人次表列如下：

年份	平均每日乘客人次(千人)										
	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
2010	463.7	864.3	756.3	246.9	175.2	12.1	30.5	894.7	108.9	309.9	423.3
2011	487.7	908.5	787.9	262.5	187.4	14.2	32.3	925.7	117.2	337.7	441.9
2012	512.4	944.7	812.8	279.5	196.7	15.7	34.7	961.9	124.6	361.4	456.9
2013	534.0	972.5	829.0	292.4	207.3	17.7	37.4	979.4	128.5	384.4	470.3
2014	555.8	1013.6	895.0	305.8	221.5	18.1	40.8	994.9	134.9	410.7	477.3

註：由於港鐵是一個鐵路網絡，網絡內採用開放式運作，乘客進入網絡後可轉乘不同的鐵路線，因此並沒有個別鐵路線的載客量，上述數字以乘客入閘數字計算。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1085)

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：

有關因佔領行動大規模封路而引起的交通運輸事宜，政府可否告知：

(1) 至今為止，1823政府熱線收到有關公共運輸服務和交通因道路被非法佔據而受到影響的投訴有多少宗，主要涉及哪些事項；
(2) 有否統計受影響的巴士、小巴路線和載客量；
(3) 運輸署因應佔領行動而特別抽調人手及資源為何；及
(4) 有否借鑑處理是次佔路行動所得經驗，就道路堵塞制訂應變措施；若有，措施的詳情為何；若否，原因為何？

提問人：盧偉國議員 (議員問題編號：33)

答覆：

(1) 由佔領行動於2014年9月底開始至2015年2月底，運輸署從1823共接獲318宗因道路被非法佔據以致公共交通服務和路面交通受阻的投訴。投訴涉及的事項主要包括公共運輸服務暫停、路線縮短和改道、班次欠穩和不足、交通擠塞、臨時交通安排及資訊發放不足。

(2) 佔領行動期間受影響的專營巴士和專線小巴路線[1]資料(包括受影響路線數目，以及與2013年同期比較其班次數目和載客量的增減率)載於下表：

[1] 由於紅色小巴沒有固定行車路線，其營辦商可調整行車路線和收費，繞過受影響地區以照顧乘客需要。

公共 交通工具	受影響 路線數目	2014 年 10 月至 12 月 與 2013 年同期比較的增減率	
		每日平均班次	每日平均載客量
專營巴士	270	-10.7%	-17.4%
專線小巴	29	-9.2%	-6.7%

(3) 佔領行動期間，緊急事故交通協調中心(協調中心)在2014年9月28日至12月15日全日24小時提升至聯合督導模式運作。除了協調中心的常規人手外，運輸署其他科部的職員亦從本身的工作借調出來，支援協調中心的運作。在該段期間，署內有超過200名職員(主要包括運輸主任、交通工程師和新聞主任)參與協調中心的職務，提供額外支援以處理受影響地區的交通運輸事宜、協調公共交通服務的改動、制定合適方案以減低對公共交通服務及乘客的影響，以及向市民發放最新的交通運輸消息。因上述工作而支付予合資格人員的逾時工作津貼為117,000元，其他雜項開支則為108,000元。至於不合資格申領逾時工作津貼的人員，其額外工作時數並沒有予以記錄。

(4) 運輸署一貫都會就各種大型事故和公眾活動進行風險評估和制訂應變計劃，這些工作在佔領行動期間證明能有效發揮作用。對運輸署而言，當中的重大挑戰是如何在妥善應付日常工作之餘，同時維持緊急運作模式一段長時間，期間並須動員大量人手。幸而，運輸署職員不分上下，願意超時工作致力將佔領行動所造成的影響減至最低。是次在佔領行動期間作出的人手調動，給予署方很寶貴的經驗。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)189

管制人員的答覆

(問題編號：0916)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 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：

就輕鐵的載客率，請提供以下資料：

(1) 輕鐵的設計及實際載客率為何，以每平方米可供站立多少人表示，設計及實際載客量為何；

(2) 輕鐵繁忙及非繁忙時間的平均班次、行車時間為何；最高列車班次下的最高可載客量為何；

(3) 當局有否研究按原有設計或為系統設計作出改良而增加輕鐵的載客量，短期有否措施紓緩擠逼的情況？

提問人：麥美娟議員 (議員問題編號：38)

答覆：

(1) 輕鐵車輛的設計可載客量，取決於其可安全承載的總重量(參考製造商提供的資料)[註1]。按此基準，輕鐵車輛的設計可載客量約為240人[註2]。若以按每平方米站立人數計算的乘客密度表達這設計可載客量，須視乎輕鐵車輛的座位數目。現時輕鐵共有4種在不同時期投入服務的車輛，其設計可載客量稍有不同。平均而言，

註1 根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)的資料，每列輕鐵車輛 可安全承載的總重量約為13 700公斤。
註2 假設平均每名乘客約重57公斤(125磅)。這是所有乘客，不論小童或成人的假設平均重量。

這240人的設計可載客量理論上等同每列單卡輕鐵車輛每平方米約站立8人的乘客密度[註3]。

實際上，輕鐵車輛確實可運載的乘客數目會受多項因素影響，包括乘客的乘車習慣(例如更多乘客使用平板電腦或智能電話等流動裝置，因而佔用更多空間)。在這些因素的影響下，據運輸署在繁忙時段實地視察所得，每列單卡輕鐵車輛實際上最高可運載約200名乘客。輕鐵亦以200名乘客的可載客量制訂車輛班次標準，即等同每平方米站立6至7人的乘客密度。

(2) 現時輕鐵共有12條路線，大多數輕鐵站有超過1條輕鐵線行經。這些車站在早上繁忙時段的平均綜合班次約為3至5分鐘，非繁忙時段則為6至8分鐘。部分比較繁忙的輕鐵線在某些繁忙路段會加開特別班次以滿足需求。這12條輕鐵線每程的編定行車時間由約15分鐘至40分鐘不等，但實際行車時間會因應路面情況和乘客上落時間而有差異。根據港鐵公司的資料，以每列輕鐵車輛設計可載客量240名乘客計算(如(1)所解釋)，輕鐵網絡每小時單一方向的最高可載客量約為36 000人次。如以每列輕鐵車輛最高可載客量200名乘客計算，則每小時單一方向的最高可載客量約為30 000人次。

(3) 政府將展開《公共交通策略研究》，對重鐵以外的其他公共交通服務(包括輕鐵)的角色定位作一次有系統的檢視。按研究的其中一個環節，政府會探討輕鐵的長遠發展，包括輕鐵按原有設計提升載客量的可行性，以及為現有輕鐵系統的設計作出改良以增加載客量的可行性。政府按既定程序獲批所需資源和人手後，便會展開研究。

短期而言，港鐵公司已在早上繁忙時段平均調派約130列輕鐵車輛提供服務，並靈活調整班次，安排雙卡車輛或加開特別班次，以滿足乘客的需求。運輸署會繼續不時進行調查監察輕鐵服務，並在有需要時與港鐵公司商討服務改善措施。

- 完 -

註3 一如運輸及房屋局2014年2月提交予立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會題為「港鐵列車的可載客量和載客率」的文件所述，現時以可容納每平方米平均站立最多6人作為考慮，計算重鐵車廂內的設計可載客量。重鐵現有網絡的各個環節，包括車站結構的設計(例如大堂和出入口數目)、月台大小、行人通道、自動扶手電梯的乘客量等，在設計上均可在保持安全的前提下承受上述設計可載客量。由於輕鐵屬路面系統，在基礎設施和車站設施方面不如重鐵那般複雜。輕鐵車輛 的可載客量主要視乎列車可安全承載的重量，不像重鐵般受制於其他基礎設施(例如大堂和自動扶手電梯)。因此，在相同空間下，輕鐵車輛 較重鐵列車可容納更多乘客。

管制人員的答覆

(問題編號：2427)

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：

2014年1月20日開始，西洋菜南街(介乎亞皆老街和登打士街)的部分時間行人專用區縮短至星期六下午4時至晚上10時及公眾假期中午12時至晚上10時。我們要求貴署提供2013年1月及2014年1月就有關路段在平日下午4時至晚上10時的人流統計數字，又或在該2013年及同一月份平日下午4時至晚上10時的人流數字，以及2014年1月20日後平日下午4時至晚上10時有關路段的車流(按車種)數字。

提問人：毛孟靜議員 (議員問題編號：36)

答覆：

運輸署曾分別在2012年3月、2014年3月和5月，以及2015年2月的繁忙時間(晚上7時至9時)，在西洋菜南街(介乎亞皆老街與登打士街)進行交通調查，所得的行人流量表列如下：

行人流量 (每小時人次)	**2012年3月**	**2014年3月和5月**	**2015年2月**
平日	12 000 - 13 500	10 000 - 11 500	11 500 - 14 000
周末	19 000 - 20 000	14 000 - 18 200	12 000 - 16 500

交通調查顯示，在2014年3月、2014年5月和2015年2月的繁忙時間(晚上7時至9時)，每小時約有40至55部車輛駛經西洋菜南街的有關路段。有關調查所記錄的車輛流量未有按車輛類別分類。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2432)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

運輸署負責有關規劃及發展事宜的衡量服務表現準則，包括處理公共運輸營辦商的遠期計劃、處理巴士服務重組計劃及實施巴士轉乘計劃，並負責執行香港法例第230章及第374章等有關公共運輸營辦商的法例，請告知本會：

(a) 過去3年，負責執行香港法例第230章及第374章等有關監管公共運輸營辦商的法例的人手分布及有關支出，並按下表回答：

2012-13年度				
執行法例名稱	部門	職級	人數	有關支出
例：第230章第18條				

2013-14年度				
執行法例名稱	部門	職級	人數	有關支出
例：第230章第18條				

2014-15年度				
執行法例名稱	部門	職級	人數	有關支出
例：第230章第18條				

(b) 由2012年1月至2015年3月，根據香港法例第230章，向巴士公司收集的資料，包括各指明路線使用的巴士的數目及載運量、實地監察日期及有關支出，並按下表回答：

日期：(例子：2012年1月)				
路線名稱	巴士的數目	載運量	實地監察日期	有關支出

(c) 由2012年1月至2015年3月，根據香港法例第230章，向巴士公司收集的資料，包括各該路線各該巴士每天行走的旅程次數、公里總數、中途起載班次數目、實地監察日期及有關支出，並按下表回答：

日期：(例子：2012年1月)					
路線名稱	每天行走的旅程次數	公里總數	中途起載班次數目	實地監察日期	有關支出

(d) 由2012年1月至2015年3月，根據香港法例第230章，向巴士公司收集的資料，包括各該路線各該巴士每天運載的乘客人數、路線收入、實地監察日期、人數及有關支出，並按下表以每個月回答：

日期：(例子：2012年1月)					
路線名稱	每天運載的乘客人數	路線收入	實地監察日期	實地監察人數	有關支出

(e) 由2012年1月至2015年3月，根據香港法例第230章，向巴士公司收集的資料，包括各該路線每天分別因意外、壞車、及車輛和人手不足而失去的公里總數、實地監察日期、人數及有關支出，並按下表以每個月回答：

日期：(例子：2012年1月)					
路線名稱	因意外失去的公里總數	因壞車失去的公里總數	因車輛和人手不足而失去的公里總數	監察人數	有關支出

提問人：毛孟靜議員 (議員問題編號：42)

答覆：

(a) 運輸署根據香港法例第230章和374章規管和監察公共運輸服務的工作，主要由署內的巴士及鐵路科、兩個分別隸屬新界和市區分區辦事處的運輸管理部、車輛安全及標準部、渡輪及輔助客運部，以及公共車輛及檢控組負責執行。以上分部各

由1名助理署長掌管，並由共約140名不同職級的員工提供支援；有關職級包括首席運輸主任、總運輸主任、高級運輸主任、高級工程師、高級汽車檢驗主任、工程師、運輸主任、運輸事務主任、汽車檢驗主任、技術主任和運輸督察。這方面的工作屬以上人員的常規職務，涉及的開支沒有詳細分列。

(b)至(e) 專營巴士公司須提供適當而有效率的公共巴士服務。為方便運輸署密切監察巴士服務水平，專營巴士公司須向運輸署提交每條路線的營運記錄，包括載客量、班次數目、行走里數／公里、營運收入和脫班成因等。運輸署透過審核專營巴士公司提供的營運記錄，以及進行實地視察和調查，密切監察專營巴士的服務水平。

此外，運輸署會委聘承辦商進行定期調查以監察巴士公司的表現(例如巴士出車率和乘客量調查)，另外亦會因應公眾的投訴或建議，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(例如總站調查、中途站調查、行車時間調查及車上調查)和實地視察，以監察巴士服務水平，以及服務是否足以應付乘客需求。在2012、2013和2014年，運輸署進行的調查和實地視察次數及所涉開支如下：

調查類別	監察調查			實地視察		
	2012年	2013年	2014年	2012年	2013年	2014年
所進行的調查／實地視察次數	1 465	2 207	2 933	267	168	459
總開支(百萬元)	3.1	3.1	3.6	由運輸署現有資源處理		

部分調查及實地視察會因應多種目的並以地區或分區為基礎進行，因此未能按路線和數據類別提供調查開支的分項數字。全港現有大約550條專營巴士路線，我們未能即時提供各路線在過去3年的營運數據。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)192

管制人員的答覆

(問題編號：0931)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(700) 一般非經常開支

綱領：　(1) 規劃及發展事宜

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題：

就6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施所需撥款和運作開支的工作，請提供以下資料：

(1) 按個別渡輪航線列出，過去3年，特別協助措施下各項目的申請及獲批的總金額為何：(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；及(g)推出「離島遊」計劃；

(2) 特別協助措施所需運作開支的分項金額為何、負責該項目的人手分布為何；

(3) 油價高為其中實施特別協助措施的原因之一，因應近期油價回落，當局會否考慮未來加入可加可減的條款，以確保公帑用得其所；

(4) 會否考慮延長渡輪牌照有效期，以鼓勵渡輪公司作長線投資，以減低對特別協助的依賴；

(5) 未來有否其他措施協助渡輪公司非票務收入？

提問人：鄧家彪議員 (議員問題編號：8)

答覆：

(1) 截至2015年2月28日，6條主要離島渡輪航線[1]營辦商在過去3個財政年度(即2012-13、2013-14及2014-15年度)根據特別協助措施申請並獲政府批准的總金額載於下表：

「中環－長洲」航線	申請及獲批金額 (千元)
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	791
(b) 發還碼頭電費、水費及清潔費	4,427
(c) 發還因提供長者票價優惠而少收的收入	4,407
(d) 發還船隻維修保養開支	29,725
(e) 發還因提供小童票價優惠而少收的收入	3,518
(f) 發還船隻保險費	438
(g) 推出「離島遊」計劃	861

「橫水渡航線」	申請及獲批金額 (千元)
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	不適用*
(b) 發還碼頭電費、水費及清潔費	不適用*
(c) 發還因提供長者票價優惠而少收的收入	435
(d) 發還船隻維修保養開支	不適用*
(e) 發還因提供小童票價優惠而少收的收入	61
(f) 發還船隻保險費	不適用*
(g) 推出「離島遊」計劃	不適用

* 航線營運所用的唯一船隻租賃自另一渡輪營辦商，而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。

「中環－梅窩」航線	申請及獲批金額 (千元)
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	425
(b) 發還碼頭電費、水費及清潔費	3,090
(c) 發還因提供長者票價優惠而少收的收入	2,982
(d) 發還船隻維修保養開支	24,719
(e) 發還因提供小童票價優惠而少收的收入	2,069
(f) 發還船隻保險費	300

[1] 該6條主要離島渡輪航線包括「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。

「中環－梅窩」航線	申請及獲批金額 (千元)
(g) 推出「離島遊」計劃	240

「中環－坪洲」航線	申請及獲批金額 (千元)
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	188
(b) 發還碼頭電費、水費及清潔費	1,960
(c) 發還因提供長者票價優惠而少收的收入	4,332
(d) 發還船隻維修保養開支	10,173
(e) 發還因提供小童票價優惠而少收的收入	1,693
(f) 發還船隻保險費	638
(g) 推出「離島遊」計劃	228

「中環－榕樹灣」航線	申請及獲批金額 (千元)
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	128
(b) 發還碼頭電費、水費及清潔費	2,050
(c) 發還因提供長者票價優惠而少收的收入	3,112
(d) 發還船隻維修保養開支	10,245
(e) 發還因提供小童票價優惠而少收的收入	3,986
(f) 發還船隻保險費	1,290
(g) 推出「離島遊」計劃	528

「中環－索罟灣」航線	申請及獲批金額 (千元)
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	75
(b) 發還碼頭電費、水費及清潔費	357
(c) 發還因提供長者票價優惠而少收的收入	589
(d) 發還船隻維修保養開支	2,016
(e) 發還因提供小童票價優惠而少收的收入	488
(f) 發還船隻保險費	309
(h) 推出「離島遊」計劃	299

(2) 涉及處理特別協助措施的工作由運輸署以現有資源和人手處理。

(3) 渡輪營辦商的營運成本主要包括燃油成本、員工支出、維修成本和折舊。政府注意到近期油價有所下跌，但其他成本，尤其是員工支出，近年在上升之中。因此，在2015年年底／2016年年初，政府會在《公共交通策略研究》中，就為6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施一事進行中期檢討，當中會探討渡輪在公共交通服務中的角色及維持長遠財務可行性的可行安排。

(4) 根據《渡輪服務條例》(第104章)第29條，牌照可被批予任何不超過3年的期間。另外，運輸署署長可將該牌照期延續一段或多於一段期間，但每段延續期間不得超過3年，使到該牌照獲批予的期間，連同其所有延續期間，總計不得超過10年。政府得悉，部分渡輪營辦商認為較長的渡輪牌照期有助其長期投資。在2015年年底／2016年年初，政府在《公共交通策略研究》中，就為6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施一事進行中期檢討時，會一併考慮此項建議。

(5) 政府一直鼓勵渡輪營辦商增加非票務收入以補貼渡輪營運，而碼頭租金收入屬主要非票務收入來源之一。為此，政府已簡化渡輪營辦商申請分租碼頭空置地方作其他用途的審批程序，以增加其租金收入。運輸署會繼續研究其他可行措施，以助渡輪營辦商提高非票務收入。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0932)

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：

就署方處理車輛登記、簽發和續簽車輛牌照及駕駛執照的工作，有關大嶼山的士的服務需求及發牌事宜，請提供以下資料：

(1) 運輸署上年度就大嶼山的整體的士服務水平進行調查結果為何、調查所需要的人手數目為何、開支為何；

(2) 近年署方收到有關大嶼山的士服務不足的投訴數目為何；署方有否就此與有關的業界跟進有關的投訴、詳情為何；

(3) 因應就港珠澳大橋於2017年年底通車，往返大嶼山的客流需求增加，大嶼山發展諮詢委員會交通及運輸小組有意見建議增發大嶼山的士的牌照，署方甚麼時候會檢討有關發牌事宜、署方評估需要增發多少個大嶼山的士牌照？

提問人：鄧家彪議員 (議員問題編號：19)

答覆：

現時，本港共有3類的士，即市區的士、新界的士和大嶼山的士。這3類的士均可在大嶼山提供服務。具體而言，大嶼山的士只可在大嶼山範圍內(包括機場)提供服務；市區的士除不可服務南大嶼山外，可在大嶼山北部及機場提供服務；而新界的士則可使用指定路線，在其新界區營運範圍、機場及香港迪士尼樂園這三個地點和地點之間提供服務。

運輸署每年均會就整體的士服務水平進行調查，務求更清楚了解乘客對的士服務的需求及其運作情況。調查渠道包括實地觀察和收集的士業界及乘客的意見。在2014-15

年度，運輸署委聘顧問公司進行調查的開支為127 萬元，當中並無大嶼山的士服務水平調查的獨立分項開支數字。監察和調查的跟進工作由運輸署現有人員執行。

2014年，運輸署曾在大嶼山12個主要的士站(包括南大嶼山、東涌、香港迪士尼樂園和機場)進行調查，發現3類的士的平均候車時間約為數分鐘。不過，由於假日(特別是節日期間)個別繁忙時段有較多遊客到大嶼山，在受歡迎景點等候大嶼山的士的時間最長可超逾30分鐘，較市區的士和新界的士的候車時間長。

在2012、2013及2014年，運輸署接獲有關大嶼山的士服務的投訴分別有13、27及28宗。運輸署會將投訴記錄在案，採取適當的跟進行動，並加強與的士業界的溝通，以因應不同地點在不同時段的乘客需求作出適當安排。舉例而言，大嶼山的士聯會(聯會)會提醒其會員司機彈性調配的士，在繁忙時段優先為的士站候車的乘客提供服務，以提高服務效率。香港機場管理局亦會因應機場的乘客需求，在有需要時聯絡聯會以調配的士到機場服務。

就增發大嶼山的士牌照而言，政府的既定政策是發出新的士牌照須按需要而定，考慮因素包括市民對的士服務的需求、的士業的經營狀況、公共運輸系統的整體運作情況，以及的士數目增加對交通情況可能造成的影響。運輸署知悉大嶼山未來的發展(例如港珠澳大橋落成通車)，以及大嶼山人口和遊客數目的預計增長，均會帶來額外的交通需求，因此運輸署會繼續密切監察情況，適時檢討大嶼山的公共交通服務水平，並按需要考慮加強服務。與此同時，署方亦會繼續聽取各方的意見，密切監察的士業的發展和的士服務水平。

此外，的士服務是《公共交通策略研究》下其中一項專題研究課題。我們會因應的士數目增加對其他公共交通服務的影響，以及新鐵路線和各項主要基建落成後新增的需求，檢視目前的士供應是否能滿足需求。的士服務專題研究預期會在2015年年內完成，一俟得出結果，我們會向立法會交通事務委員會作出匯報。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0951)

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：

就署方規管和監察公共運輸服務的營運工作，當中有關港鐵乘客傷亡、乘客落入路軌、動物或外來物進入路軌的數字，請提供以下資料：

(1) 列出2013至2015年乘客於港鐵(包括輕鐵)傷亡意外數字，按以下涉及的鐵路設備、乘客的傷勢及是否需要匯報給機電工程署列出；
   (i) 扶手電梯／自動行人通道
   (ii) 列車車門
   (iii) 月台與列車的空隙
   (iv) 月台幕門／閘門
   (v) 升降機
   (vi) 路軌
   (vii) 其他

(2) 列出2014至2015年按車站及乘客的傷勢，列出乘客落入路軌的數字；

(3) 列出2013至2015年外來物或動物進入路軌而導致港鐵服務受阻的宗數、涉及的外來物或動物為何、港鐵服務因而受阻的時間、服務恢復的時間、港鐵的跟進工作。

提問人：鄧家彪議員 (議員問題編號：27)

答覆：

(1) 2013年至2015年2月期間，已通報機電工程署的港鐵(包括輕鐵)乘客傷亡數字如下：

意外涉及的鐵路設備	2013年			2014年			2015年 (截至2月28日)		
	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
扶手電梯／自動人行道	605	674	0	614	682	0	72	76	0
列車車門	141	143	0	118	124	0	9	9	0
月台與列車的空隙	151	151	0	132	132	0	12	12	0
月台幕門／自動月台閘門	27	27	0	18	18	0	0	0	0
升降機	4	4	0	7	7	0	0	0	0
其他	152	232	3	109	133	0	12	13	0
總計	**1 080**	**1 231**	**3**	**998**	**1 096**	**0**	**105**	**110**	**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。

(2) 2014年至2015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	2014年			2015年 (截至2月28日)		
	意外數目	受傷人數	死亡人數	意外數目	受傷人數	死亡人數
東鐵線						
紅磡	0	0	0	1	0	0
旺角東	5	1	0	0	0	0
大圍	2	1	1	0	0	0
九龍塘	3	0	0	1	0	0
沙田	5	1	1	1	0	0
馬場	1	0	0	0	0	0
火炭	2	0	0	0	0	0
大埔墟	4	1	0	0	0	0
太和	1	0	0	0	0	0
粉嶺	2	0	1	1	0	0
上水	1	0	0	0	0	0
落馬洲	3	0	0	0	0	0
羅湖	9	1	0	2	0	0
總計	**38**	**5**	**3**	**6**	**0**	**0**
馬鞍山線						
大水坑	1	1	0	0	0	0
烏溪沙	1	1	0	0	0	0
總計	**2**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**

鐵路線／車站	2014年			2015年 (截至2月28日)		
	意外 數目	受傷 人數	死亡 人數	意外 數目	受傷 人數	死亡 人數
西鐵線						
紅磡	2	1	0	0	0	0
總計	**2**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**

(3) 2013年至2015年2月期間，因外來物或動物進入路軌範圍而令列車服務受阻8分鐘或以上的事故分項數字如下：

年份	原因、事故數目及延誤時間						
	動物 註1			外來物 註2			**總計**
	8至30 分鐘	31至60 分鐘	61分鐘 或以上	8至30 分鐘	31至60 分鐘	61分鐘 或以上	
2013年	1	0	0	7	1	1	**10**
2014年	11	0	0	13	0	1	**25**
2015年 (截至2月28日)	1	0	0	2	0	0	**3**

註1：導致列車服務受阻的動物，包括狗、貓和雀鳥。
註2：導致列車服務受阻的外來物，包括倒塌的樹木、孔明燈、膠片和金屬氣球等。

港鐵公司已實施一系列改善措施，包括加固沿線周邊的圍欄，防止狗隻闖入路軌範圍；為職員提供培訓及工具用以處理動物進入路軌範圍的事故；在受影響路段的列車服務均須慢駛，同時安排職員作徹底搜索狗隻等。如發現狗隻在路軌上出現，受影響路段的列車服務會即時暫停，直至該狗隻已由職員引領離開或自行離開路軌範圍。

根據《香港鐵路附例》(第556B章)，可在空中漂浮物品因會危及鐵路正常運作均不得攜進港鐵車站或列車內。港鐵公司已在車站張貼告示，通知乘客不得攜帶金屬氣球進入鐵路處所。港鐵的安全小冊子亦載有有關資訊，乘客可在客務中心獲取。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)195

管制人員的答覆

(問題編號：2570)

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：

運輸署一向有監察各區交通情況。請問：

過去3年間，18區各區每月的平均車速是多少？

2014年

	中西區	東區	南區	灣仔區	九龍城	觀塘	深水埗	黃大仙	油尖旺	離島區	葵青區	北區	西貢	沙田	大埔	荃灣	屯門	元朗
1月																		
2月																		
3月																		
4月																		
5月																		
6月																		
7月																		
8月																		
9月																		
10月																		
11月																		
12月																		

2013年

	中西區	東區	南區	灣仔區	九龍城	觀塘	深水埗	黃大仙	油尖旺	離島區	葵青區	北區	西貢	沙田	大埔	荃灣	屯門	元朗
1月																		
2月																		
3月																		
4月																		
5月																		
6月																		
7月																		
8月																		
9月																		
10月																		
11月																		
12月																		

2012年

	中西區	東區	南區	灣仔區	九龍城	觀塘	深水埗	黃大仙	油尖旺	離島區	葵青區	北區	西貢	沙田	大埔	荃灣	屯門	元朗
1月																		
2月																		
3月																		
4月																		
5月																		
6月																		
7月																		
8月																		
9月																		
10月																		
11月																		
12月																		

提問人：湯家驊議員 (議員問題編號： 19)

答覆：

運輸署一直透過每年在香港島、九龍及新界進行的車程時間調查，密切監察主要幹道的交通情況。透過整合每個分區內所有選定路段的平均車速數據，從而計算出整個分區的全年平均車速。車程時間調查的主要目的，是評估港九新界三大分區的車速。因此，下表所列個別地區的平均車速數據僅供參考，不應將之視作該區道路交通情況變化的指標。

現將經整合各地區選定路段的車速數據，計算出2012及2013年18區的全年平均車速表列如下：

地區	**2013年 (公里／小時)**	**2012年 (公里／小時)**
中西區	17	16
東區	32	30
南區	26	30
灣仔	18	17
九龍城	19	20
觀塘	31	30
深水埗	28	28
黃大仙	28	26
油尖旺	18	19
離島	73	79
葵青	39	38
北區	74	66
西貢	33	32
沙田	37	37
大埔	51	52
荃灣	40	39
屯門	40	41
元朗	41	45

由於2014年10月至12月的佔領行動導致交通情況出現異常，原定於2014年9月至12月進行的2014年車程時間調查須延後進行。運輸署目前仍在收集數據，因此未能提供2014年的平均車速數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2572)

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：

因應佔領行動影響，運輸署特別調配人手和資源處理。請問：

(1) 署方在去年9月至12月期間，安排了多少額外人手及工作時數處理相關工作？

(2) 涉及的額外薪金開支是多少？

(3) 平均每名員工額外工作的時數是多少？

提問人：湯家驊議員 (議員問題編號：21)

答覆：

運輸署轄下的緊急事故交通協調中心(協調中心)全日24小時運作，負責處理全港的交通運輸事故，以及適時向市民發放交通運輸資訊。協調中心由運輸署運輸事故管理組運作，其編制共有38名不同職系和職級的人員，包括運輸主任、工程師、運輸監督、技術主任和文書主任。

佔領行動期間，協調中心在2014年9月28日至12月15日全日24小時提升至聯合督導模式運作。除了運輸事故管理組的常規人手外，運輸署其他科部的職員亦從本身的工作借調出來，協助協調中心的運作。在該段期間，署內有超過200名職員(主要包括運輸主任、交通工程師和新聞主任)參與協調中心的職務，提供額外支援以處理受影響地區的交通運輸事宜、協調公共交通服務的改動、制定適當方案減低對公共交通服務及乘客的影響，以及向市民發放最新的交通運輸消息。

因佔領行動期間的特別工作而支付予合資格人員的逾時工作津貼為117,000元，其他雜項開支則為108,000元。工作時數方面，每名運輸監督平均額外工作約78小時，技術主任則約23小時。另外尚有其他職級的人員除了本身的日常工作外，獲輪流調配參與協調中心的職務。由於他們不合資格申領逾時工作津貼，所以沒有記錄他們額外工作的時數。

- 完 -

答覆編號

THB(T)197

管制人員的答覆

(問題編號：1135)

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：

預算案提及會以數碼格式發放免費開放的網上政府資料，方便初創企業開發更多應用程式。世界各大城市的交通正向運輸智能交通運輸方向發展，利用智能手機獲得即時交通運輸資訊，並透過公開交通數據，運用資訊科技研究交通問題，加強運輸系統的管理和運作。請告知有關以數碼格式發放免費開放的網上政府交通運輸資料的安排，包括詳情、免費開放的具體資料、涉及的開支、人手、推行時間表及目標分別為何？

提問人：謝偉銓議員 (議員問題編號：32)

答覆：

自2011年起，運輸署透過政府公共資料網站「資料一線通」(http://data.gov.hk)向公眾免費提供實時路面交通資料，包括行車速度圖、行車時間顯示器、特別交通消息和交通情況快拍圖像。2013年，運輸署在該網站增添了行車速度屏圖像，以及公共交通路線及收費資料。提供有關資料的目的，是讓私人機構可以利用各項交通運輸數據開發應用程式。在網上向公眾發放有關資訊的工作，由運輸署以現有資源和人手處理。運輸署會視乎情況，繼續在政府公共資料網站提供更多交通運輸資訊。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0254)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

就署方監察香港鐵路有限公司就西港島線啓用進行的準備工作及有關安排；以及在完成諮詢工作後開始推行就配合西港島線啓用的公共交通服務重組計劃(重組計劃)的工作，請提供以下資料：

(1) 通車後，港鐵西港島線在上下午繁忙時間的載客量、全日平均的載客比例為何；

(2) 通車後，相關的區議會有否要求修訂有關的重組計劃；如有，經落實的修定為何；

(3) 按個別路線列出，現時因該重組計劃而新增的路線、合併的路線、更改的路線、調整班次的路線及增設分段收費的路線的(a)繁忙時段平均載客率；(b)每小時的平均班次數目；(c)總載客量的改變百分比；(d)因應重組而行走該路線的巴士增加及減少的數量；(e)重組後增加及減少駕駛該線的司機數目；及

(4) 因應原來來往半山、中西區至灣仔及旺角的非專營小巴及的士客流大跌，署方會否研究開放西港島線港鐵站附近的禁區、設立更多上落客設施或制定其他的支援措施？

提問人：王國興議員 (議員問題編號：6)

答覆：

(1) 隨著兩個新車站，即堅尼地城站和香港大學站開啟，西港島線在2014年12月28日啓用，供市民使用。截至2015年2月，西港島線的每日平均載客量約為127 000人次，其中約7%和10%載客量分別在早上和下午繁忙時段錄得。

(2) 西港島線啓用後，運輸署開始實施重組計劃，開辦了1條專營巴士和3條專線小巴路線，提供接駁西港島線鐵路站的服務，並因應乘客出行模式的轉變，部分專營巴士路線的班次亦作出了調整。重組計劃下的其餘建議，會在2015年3月底西港島線全面啓用後分階段實施。目前沒有對重組計劃作進一步修訂。

(3) 西港島線啓用後，重組計劃所涉及的巴士路線的總載客率下跌約25%。有關巴士路線在繁忙時段最繁忙半小時的平均載客率和每小時的平均班次數目撮錄於附件。當重組計劃全面實施後，預計調配行走有關路線的巴士可減少約85輛。至於受重組計劃所影響的司機數目，則視乎計劃的推行進度。如有過剩的司機，專營巴士營辦商已確認會透過內部調配和自然流失悉數吸納。

(4) 西港島線的3個新車站外設有公共小巴和的士上落客設施，包括：

(a) 堅尼地城站
- (i) 4個公共小巴站，分別位於北街、科士街和爹核士街(近B及C出口)；
- (ii) 2個的士站，分別位於北街和加多近街(近B及C出口)；及
- (iii) 2個不設停車限制的一般停車處，分別位於士美菲路和北街(近A及B出口)。

(b) 香港大學站
- (i) 1個不設停車限制的一般停車處，位於薄扶林道(A1出口外)；及
- (ii) 1個設有每日上午7時至下午7時限制區的一般停車灣，位於薄扶林道(C1出口外)。

(c) 西營盤站(將於2015年3月底啓用)
- (i) 1個的士站，位於第一街(近B1出口)；及
- (ii) 1個設有每日上午8時至10時及下午5時至7時限制區的一般停車灣，位於般咸道(C出口外)。

除了上述設施，的士已獲發限制區許可證，可在新車站附近大部分路段上落乘客。此外，運輸署已因應實際交通情況和地區意見，考慮公共小巴業界提出在多個地點撤銷部分禁區和限制區的建議。近期，多個公共小巴禁區和限制區已獲撤銷，包括位於英皇道(西行)近明園西街的公共小巴限制區。

附件

配合港鐵西港島線通車的
公共交通服務重組計劃所涉及的巴士路線
(截至2015年1月)

建議類別 (涉及路線數目)	路線	起點 – 終點	繁忙時段最繁忙半小時的平均載客率	每小時的平均班次數目
開辦新路線 (1條)	43M	田灣 – 石塘咀(近山道)(循環線)	59%	4
更改路線(包括合併及／或改道) (28條)	1	堅尼地城 – 跑馬地(上)	51%	9
	2	西灣河(嘉亨灣) – 中環(港澳碼頭)	63%	6
	3B	蒲飛路 – 中環(民吉街巴士總站)	23%	6
	4	華富(南) – 中環(循環線)	49%	3
	4X	華富(南) – 中環(交易廣場)(循環線)	62%	3
	5	摩星嶺 – 銅鑼灣(威非路道)	51%	9
	5S	西營盤(正街) – 灣仔(皇后大道東／黃泥涌道)	47%	13
	5B	堅尼地城 – 銅鑼灣(循環線)	38%	11
	5C	石塘咀(皇后大道西)至灣仔(盧押道)	30%	5
	5X	堅尼地城 – 銅鑼灣(威非路道)	55%	12
	5P	堅尼地城至灣仔碼頭	42%	2
	7	石排灣 – 中環(中環渡輪碼頭)	62%	6
	12M	金鐘(添馬街) – 柏道(循環線)	64%	4
	13	旭龢道 – 中環(大會堂)	55%	7
	18	西營盤(屈地街) – 北角(健康中街)	32%	10
	18P	堅尼地城(卑路乍灣) – 北角(健康中街)／北角碼頭	44%	10
	18X	堅尼地城 – 筲箕灣	36%	6
	23B	寶馬山 – 柏道／羅便臣道	17%	2
	40	華富(北) – 灣仔碼頭	50%	8
	40M	華富(北) – 金鐘(政府總部)	43%	7
	40P	華富(北) – 羅便臣道	41%	5
	43X	華貴邨 – 灣仔(港灣道)(循環線)	45%	3

	46X	田灣 – 灣仔(港灣道)(循環線)	56%	4
建議類別 (涉及路線數目)	路線	起點 – 終點	繁忙時段最繁忙半小時的平均載客率	每小時的平均班次數目
	70	香港仔 – 中環(交易廣場)	80%	11
	70M	華貴 – 金鐘(東)	75%	3
	104	堅尼地城 – 白田邨	75%	18
	113	堅尼地城 – 彩虹	73%	9
	M47	華富(北) – 中環(香港站)	2014年12月28日起停止服務	
調整班次 (10條)	10	堅尼地城 – 北角碼頭	67%	13
	23	北角碼頭 – 蒲飛路	58%	18
	71	黃竹坑 – 中環(永和街)(循環線)	88%	12
	101	堅尼地城 – 觀塘(裕民坊)	84%	20
	103	蒲飛路 – 竹園邨	50%	8
	103P	蒲飛路至旺角(染布房街)	30%	2
	904	堅尼地城(卑路乍灣) – 荔枝角	78%	8
	905	灣仔碼頭 – 荔枝角	50%	14
	970	數碼港 – 蘇屋	76%	12
	970X	香港仔 – 蘇屋	63%	10

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0391)

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：

就署方處理全港的交通及運輸事故的工作當中，佔領行動期間對交通道路的影響，請提供以下資料：

(1) 佔領行動期間，港島及九龍受影響致嚴重擠塞的主要路段為何、這些路段全日車流、平均車速、行車時間對比平日變化的百分比為何、交通繁忙的情況比平日延長多久；

(2) 受影響的公共交通路線數目為何，當中涉及班次調整的詳情為何(按交通工具類型及其行走的區域，列出班次及載客量總數及對比平日數字的變化)；

(3) 佔領行動期間，運輸署需要特別調配人手和資源，有關的支出詳情為何(按支出類型及分項列出)，涉及額外人手數目為何？

提問人：王國興議員 (議員問題編號：19)

答覆：

(1) 2014年9月28日至12月15日佔領行動期間，港九地區多條主要幹道，包括干諾道中、金鐘道、夏慤道、告士打道、怡和街、彌敦道和亞皆老街的部分路段被堵塞。位於港九地區的龍和道、軒尼詩道、堅尼地道、皇后大道東、大坑道、般咸道、司徒拔道和窩打老道等多條替代道路，變得非常擠塞。雖然運輸署沒有特別就佔領行動前後受影響道路的交通流量、行車速度和行車時間進行調查，但觀察到港島多條道路的車龍明顯比平常日子長，行車速度亦較慢，導致行車時間增加。舉例而言，在繁忙時間，中環龍和道的車龍延伸至西區海底隧道、灣仔告士打道的車龍延伸至東區海底隧道，而香港仔隧道的車龍亦延伸至田灣。

(2) 各種公共交通服務都因為佔領行動期間道路封閉和交通改道而受到影響。由於受影響地區不時有變，受影響公共交通服務的運作變得不穩定，運輸署和公共運輸營辦商須因應實際路面情況，迅速及靈活地調整服務，以便盡可能維持路面公共交通服務和紓緩交通擠塞。因此，期間受影響公共交通服務路線並沒有特定的班次調整。現將受影響的專營巴士、專線小巴和電車路線[1]、服務地區，以及2014年10月至12月(佔領行動期間)與2013年同期比較的班次和載客量增減率等資料撮錄於下表：

公共交通工具	受影響路線數目	服務地區	2014 年 10 月至 12 月與 2013 年同期比較的增減率	
			每日平均班次	每日平均載客量
專營巴士	270	全港 18 區	約 -11%	約 -17%
專線小巴	29	南區、中西區、灣仔、東區、深水埗、油尖旺、九龍城和觀塘	約 -9%	約 -7%
電車	6	中西區、灣仔和東區	(見註)	約 -25%

註： 佔領行動期間，因部分電車路軌被阻塞，電車只能維持短途服務，電車車程因此比平常短，導致班次數目有所增加。

(3) 佔領行動期間，緊急事故交通協調中心(協調中心)在9月28日至12月15日全日24小時提升至聯合督導模式運作。運輸署高級職員從本身的工作借調出來，支援協調中心的運作。他們在協調中心對各項交通運輸事宜作出聯合督導，以疏導受影響地區的交通、協調公共交通服務的改動、制定合適方案以減低對公共交通服務及乘客的影響，以及向市民發放最新的交通及公共運輸服務消息。佔領行動整段期間，署內有超過200名職員(包括運輸主任、交通工程師和新聞主任)為協調中心提供支援。上述工作支付予合資格人員的逾時工作津貼支出為117,000元，其他雜項開支則為108,000元。至於協調中心以外的其他運輸署職員，由於他們除了本身的工作外輪流調配處理協調中心的工作，而且不合資格申領逾時工作津貼，因此他們的額外工作時數並沒有予以記錄。

- 完 -

[1] 紅色小巴和的士沒有固定行車路線。

管制人員的答覆

(問題編號：0611)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(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：

就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，有關提供接載學童服務的公共巴士供求，請提供以下資料：

(1) 過去3年，接載學童車輛的以下3類公共巴士的數目為何：
  (a) 領有學生服務批註的非專營公共巴士
  (b) 由學校或辦學團體自行營運的學校私家巴士
  (c) 學校私家小巴

(2) 署方每年就非專營巴士的使用情況的全港性調查中當中，上年度有多少架非專營巴士有在上下課時段提供校巴服務，有關的數字能否應付現時學生的需求；

(3) 校巴服務的利潤微薄，以學校私家小巴的經營者最為困難，業界建議增加保姆車座位數目以增加收入，當局會否考慮有關建議？

提問人：王國興議員 (議員問題編號：28)

答覆：

(1) 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)由學校或辦學團體營運的學校私家巴士；以及(iii)學校私家小巴(俗稱「保姆車」)。過去3個學年，按類別劃分的學生服務車輛數目載列如下：

	領有學生服務批註的非專營公共巴士[註]	由學校或辦學團體營運的學校私家巴士	學校私家小巴	總數
2014-15年度(截至2015年2月)	3 257	75	1 912	5 244
2013-14年度	3 445	71	1 775	5 291
2012-13年度	3 459	64	1 528	5 051

註： 領有學生服務批註的非專營公共巴士亦可向運輸署申請其他類別的服務批註，以便向其他類別乘客提供服務。

(2) 根據運輸署在2014年就非專營公共巴士使用情況進行的調查，在領有學生服務批註的非專營公共巴士中，約有70%(約2 430部)在上課前後時段提供校巴服務。

從上文(1)所載資料可見，領有學生服務批註的非專營公共巴士數目自2012-13年度起不斷下跌。我們亦得悉部分學校表示難以取得足夠的服務。為此，政府將會在《公共交通策略研究》的《專題研究》中涵蓋校巴服務的課題。我們會檢討有關領有學生服務批註的非專營公共巴士的現行安排能否應付需求。上述《專題研究》目前已快將完成，我們計劃在2015年4月向立法會運輸事務委員會匯報有關結果。

(3) 學校私家小巴的最高乘客座位數目為16個。更改小巴座位數目須修訂有關法例。

- 完 -

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：　(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：

請就指定驗車中心驗車的情況提供以下問題過去3年每年的數字：

(1) 經指定驗車中心檢驗私家車及輕型貨車的數字
(2) 接獲驗車申請後輪候驗車時間
(3) 每架車輛檢驗時間
(4) 投訴數字及主因

當局有否措施改善指定驗車中心驗車的情況？如有，詳情如何？如否，原因為何？

提問人：黃定光議員 (議員問題編號：61)

答覆：

(1) 現時全港共有22間指定車輛測試中心，負責為私家車和不超逾1.9公噸的輕型貨車進行檢驗。在2012-13、2013-14和2014-15年度，經指定車輛測試中心檢驗的私家車和不超逾1.9公噸的輕型貨車數目如下：

財政年度	檢驗車輛數目	
	私家車*	不超逾1.9公噸的輕型貨車#
2012-13	280 000	350
2013-14	301 000	340
2014-15 (預算)	312 000	260

* 數字已調整至最接近的千位數
\# 數字已調整至最接近的十位數

(2) 在2012-13、2013-14和2014-15年度，檢驗車輛的平均輪候時間分別約為1至2個星期、2至3個星期，以及8至10個星期，視乎指定車輛測試中心的地點而定。

(3) 指定車輛測試中心須檢驗車輛構造、制動系統，以及車燈訊號等，以確保道路安全。車輛同時須通過廢氣排放測試，以改善空氣質素。根據運輸署的資料，完成以上檢驗項目需時約20分鐘。

(4) 2012、2013和2014年接獲有關指定車輛測試中心的投訴宗數如下：

年份	投訴宗數	
	預約安排	*其他
2012	3	16
2013	10	15
2014	157	28

*包括檢驗結果、交通事宜和客戶服務等。

運輸署已推行一系列改善措施，以疏導指定車輛測試中心的輪候情況。例如，運輸署現正將指定車輛測試中心預約車輛檢驗的程序電腦化，並連結該等中心的系統，讓需要為車輛進行檢驗的市民可在網上查看各中心的預約情況，以適時為車輛安排進行檢驗。新系統預計可於2015年年中完成。

運輸署亦透過不同宣傳渠道，如張貼告示、海報和派發傳單，提醒需要檢驗車輛的車主盡早預約。有關車主可在車輛牌照有效期屆滿前4個月安排車輛進行年檢，以避免牌照屆滿而尚未完成年檢程序。

在2015-16年度，除了以上持續進行的改善措施外，運輸署準備在短期內公布新指定車輛測試中心的最新規定，並會隨之邀請有意者提出申請。

- 完 -

答覆編號

THB(T)202

管制人員的答覆

(問題編號：2630)

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：

運輸署過去兩年接獲巴士公司翻新或加設車站設施(包括翻新上蓋、加裝廣告牌、加設座椅、增設自動售賣機、提供Wi-Fi設備等)的申請宗數為何? 請交代(a)接獲申請日期；(b)申請地點；(c)申請內容；(d)申請機構；(e)批出申請日期／現時申請進展等資料。

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：25)

答覆：

在2013和2014年，運輸署從專營巴士公司共接獲122宗翻新或加設巴士站設施的申請，包括翻新巴士站上蓋、增設廣告牌、座椅和自動售賣機，以及提供無線上網設施等。

在這122宗申請中，74宗已獲批准、27宗遭拒絕(主要由於妨礙行人)，其餘的21宗正在處理中，有關申請詳情載於附件。

附件

增設巴士站設施的申請

(a) 獲批准的申請

	申請日期	地點	詳情	巴士公司	批核日期
1.	11/1/2013	佛光街近信用街	興建上蓋	九巴	8/3/2013
2.	11/1/2013	楊屋道荃新天地外	興建上蓋及增設廣告牌	九巴	30/4/2013
3.	16/1/2013	啓東道近啓晴邨和德朗邨	興建上蓋及增設廣告牌	九巴	20/2/2013
4.	8/2/2013	東頭村道美東邨	興建上蓋	九巴	6/3/2013
5.	20/2/2013	深旺道富昌邨停車場外	設置長椅	九巴	3/3/2014
6.	2/4/2013	曉光街梁式芝書院對面	興建上蓋	九巴	25/8/2014
7.	22/4/2013	葵盛圍柏立基教育學院校友會李一諤紀念學校外	興建上蓋	九巴	16/12/2013
8.	24/4/2013	龍翔道近沙田坳道	興建上蓋及增設廣告牌	九巴	31/10/2013
9.	26/4/2013	曉光街曉光街遊樂場對面	興建上蓋	九巴	27/5/2014
10.	7/5/2013	薄扶林道162號薄扶林村外	更換現有上蓋	城巴	22/7/2013
11.	15/5/2013	寶邑路將軍澳廣場外	興建上蓋	城巴	11/8/2014
12.	27/6/2013	北潭路高塘下洋	興建上蓋	九巴	12/8/2013
13.	12/8/2013	景嶺路調景嶺站公共運輸交匯處對面	興建上蓋及增設廣告牌	城巴	15/9/2014
14.	9/10/2013	漆咸道北香港理工大學第八期外	興建上蓋及增設廣告牌	九巴	13/3/2015
15.	9/10/2013	青山公路近喜利大廈	興建上蓋	九巴	13/11/2013
16.	10/10/2013	葵盛圍盛國樓外	興建上蓋	九巴	16/12/2013
17.	10/10/2013	沙角街博康邨外	興建上蓋	九巴	2/7/2014
18.	11/10/2013	恆康街耀安邨外	更換現有上蓋	九巴	13/3/2014
19.	11/10/2013	十八鄉近翹翠峰	興建上蓋	九巴	19/3/2014
20.	11/10/2013	十八鄉近馬田村	興建上蓋	九巴	19/3/2014
21.	11/10/2013	十八鄉近馬田壆	興建上蓋	九巴	19/3/2014
22.	11/10/2013	十八鄉蝶翠峰對面	興建上蓋	九巴	19/3/2014
23.	11/10/2013	錦田公路近大江埔	興建上蓋	九巴	19/3/2014
24.	16/10/2013	元朗(鳳翔路)巴士總站	興建上蓋	九巴	19/3/2014

	申請日期	地點	詳情	巴士公司	批核日期
25.	16/10/2013	楊屋道門牌85號外	興建上蓋及增設廣告牌	九巴	21/3/2014
26.	16/10/2013	龍翔道近沙田坳道	興建上蓋及增設廣告牌	九巴	23/7/2014
27.	16/10/2013	深旺道港灣豪庭外	興建上蓋及增設廣告牌	九巴	10/1/2014
28.	24/10/2013	大涌橋路麗豪酒店外	興建上蓋及增設廣告牌	龍運巴士	25/2/2014
29.	1/11/2013	青山公路浪翠園第三期外	興建上蓋及增設廣告牌	九巴	22/1/2014
30.	1/11/2013	葵盛圍聖公會林護紀念中學外	興建上蓋	九巴	27/11/2014
31.	4/11/2013	安蔭巴士總站	興建上蓋	九巴	30/9/2014
32.	5/11/2013	青山公路近紅毛橋	興建上蓋	九巴	3/9/2014
33.	28/11/2013	深盛路泓景臺外	興建上蓋	九巴	28/2/2014
34.	3/12/2013	竹園邨巴士總站	更換現有上蓋	九巴	27/3/2014
35.	27/2/2014	西貢公路白沙臺	興建上蓋	九巴	14/7/2014
36.	27/2/2014	鳳德道志蓮淨苑外	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	31/10/2014
37.	18/3/2014	青山公路近恆順園	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	13/3/2015
38.	18/3/2014	鳴琴路寶田邨外	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	13/3/2015
39.	18/3/2014	田景路近田樂樓	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	13/3/2015
40.	18/3/2014	海珠路豐景園對面	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	13/3/2015
41.	18/3/2014	青山公路富泰邨外	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	13/3/2015
42.	21/3/2014	寶豐路順德聯誼總會梁潔華小學外	興建上蓋	城巴	11/8/2014
43.	21/3/2014	文東路映灣園第一期第三座外	興建上蓋	城巴	29/8/2014

	申請日期	地點	詳情	巴士公司	批核日期
44.	3/4/2014	源禾路禾輋邨禾輋商場外	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	22/9/2014
45.	21/5/2014	大埔道廣福邨外	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	20/8/2014
46.	22/5/2014	天龍路近景湖居	興建上蓋及增設廣告牌	龍運巴士	9/6/2014
47.	22/5/2014	葵聯路西行葵聯邨對面	興建上蓋	九巴	30/9/2014
48.	23/5/2014	青山公路近青山灣碼頭	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	13/3/2015
49.	23/5/2014	海珠路近豐景園	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	13/3/2015
50.	23/5/2014	青山公路近黃金海岸	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	13/3/2015
51.	23/5/2014	鳴琴路近寶田中轉房屋	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	13/3/2015
52.	23/5/2014	屯門鄉事會路近友愛邨	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	13/3/2015
53.	23/5/2014	青山公路富泰邨外	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	13/3/2015
54.	23/5/2014	大興巴士總站近大興邨	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	13/3/2015
55.	23/5/2014	震寰路近大興體育館	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	13/3/2015
56.	23/5/2014	屯門鄉事會路近安定邨	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	13/3/2015
57.	23/5/2014	屯門鄉事會路近兆麟苑	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	13/3/2015

	申請日期	地點	詳情	巴士公司	批核日期
58.	27/5/2014	青衣西路長亨邨對面	興建上蓋	九巴	2/9/2014
59.	30/5/2014	南運路近大埔中心	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	29/8/2014
60.	30/5/2014	南運路近運頭塘邨	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	29/8/2014
61.	30/5/2014	安祥路近大埔文娛中心	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	29/8/2014
62.	30/5/2014	安埔路近怡雅苑	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	29/8/2014
63.	30/5/2014	汀角路龍尾對面	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	29/8/2014
64.	30/5/2014	富亨巴士總站近富亨邨	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	29/8/2014
65.	30/5/2014	運頭街大埔墟街市外	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	29/8/2014
66.	30/5/2014	運頭街大埔墟街市對面	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	29/8/2014
67.	4/7/2014	天秀路天晴邨晴碧樓對面	興建上蓋及增設廣告牌	九巴	30/10/2014
68.	7/7/2014	柴灣道近樂民道	興建上蓋	城巴	9/1/2015
69.	22/7/2014	承啓道近德朗邨	興建上蓋及增設廣告牌	九巴	15/10/2014
70.	30/7/2014	駿運路香港空運貨站對面	興建上蓋	城巴	4/12/2014
71.	15/8/2014	葵涌道近葵益道	興建上蓋及增設廣告牌	九巴	5/2/2015
72.	15/8/2014	環保大道捷和神鋼製鋼廠有限公司	興建上蓋及增設廣告牌	九巴	14/1/2015
73.	15/8/2014	海珠路豐景園對面	興建上蓋及增設廣告牌	龍運巴士	13/3/2015
74.	14/10/2014	欣景路將軍澳警署對面	興建上蓋	九巴	14/1/2015

(b) <u>遭拒絕的申請</u>

	申請日期	地點	詳情	巴士公司	原因
1.	6/4/2013	英皇道太古城中心外	興建上蓋及增設廣告牌	新巴	建議地點侵佔私家地段
2.	21/5/2013	清水灣道兩塊田	興建上蓋	九巴	興建巴士上蓋工程將由西貢民政事務處進行
3.	10/10/2013	上海街門牌372號外	興建上蓋	九巴	妨礙行人
4.	18/10/2013	窩打老道基督教青年會外	興建上蓋	九巴	妨礙行人
5.	23/10/2013	啓田道門牌63至65號外	興建上蓋	九巴	妨礙行人
6.	27/2/2014	蒲崗村道保良局第一張永慶中學外	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人
7.	27/2/2014	太子道東譽·港灣外	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人
8.	27/2/2014	太子道東彩虹邨外	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人
9.	27/2/2014	鳳德道鳳德公園外	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人
10.	10/3/2014	白雲街澤田樓外	興建上蓋	九巴	須視乎白田邨重建計劃而定
11.	10/3/2014	白雲街白田邨第九座對面	興建上蓋	九巴	須視乎白田邨重建計劃而定
12.	10/3/2014	亞皆老街門牌163號外(近播道醫院)	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人
13.	10/3/2014	亞皆老街門牌125號外(近中華電力有限公司)	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人

	申請日期	地點	詳情	巴士公司	原因
14.	10/3/2014	太子道東近沙浦道	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人
15.	3/4/2014	車公廟路近顯徑邨	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人
16.	3/4/2014	顯徑巴士總站	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人
17.	3/4/2014	大涌橋路曾大屋對面	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人
18.	3/4/2014	大涌橋路富豪花園對面	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人
19.	3/4/2014	大涌橋路河畔花園外	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人.
20.	3/4/2014	牛皮沙街愉翠苑外	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人
21.	16/5/2014	東頭村道近龍榮樓	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人
22.	16/5/2014	彩虹道近寧遠街	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人
23.	16/5/2014	慈雲山(南)巴士總站	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人
24.	16/5/2014	彩虹道近新蒲崗四美街	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人
25.	16/5/2014	太子道東近坪石邨	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人

	申請日期	地點	詳情	巴士公司	原因
26.	23/5/2014	太子道西(近富豪東方酒店)	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	妨礙行人
27.	16/10/2014	青山公路門牌149至151號外	興建上蓋及增設廣告牌	九巴	妨礙行人

(c) <u>處理中的申請</u>

	申請日期	地點	詳情	巴士公司	最新進展
1.	12/8/2013	盛泰道杏花新城西翼外	興建上蓋及增設廣告牌	城巴	首輪諮詢接獲地區人士的反對意見，原因為妨礙行人。現正與相關各方跟進處理。
2.	3/3/2014	寮肚路長亨邨外	興建上蓋	九巴	巴士公司修改了原本方案，現正進行地區諮詢。
3.	10/3/2014	亞皆老街門牌106D號對面(近嘉道理道)	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	有待巴士公司提交進一步資料
4.	3/4/2014	寧泰路海典灣對面	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	有待巴士公司提交進一步資料
5.	3/4/2014	西沙路頌安邨對面	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	有待巴士公司提交進一步資料
6.	16/5/2014	恆輝街近欣安邨	興建上蓋	九巴	有待巴士公司提交進一步資料
7.	23/5/2014	沙浦道富豪東方酒店外	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	有待巴士公司提交進一步資料
8.	23/5/2014	愛民巴士總站	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	有待巴士公司提交進一步資料

	申請日期	地點	詳情	巴士公司	最新進展
9.	23/5/2014	承啓道(近德朗邨)	增設長椅和自動售賣機及提供免費無線上網服務	九巴	有待巴士公司提交進一步資料
10.	23/5/2014	彩榮路彩樂樓外	興建上蓋	九巴	有待巴士公司提交進一步資料
11.	23/5/2014	彩榮路彩德邨對面	興建上蓋及增設廣告牌	九巴	有待巴士公司提交進一步資料
12.	27/5/2014	彩霞道彩盈邨盈安樓對面	興建上蓋及增設廣告牌	九巴	有待巴士公司提交進一步資料
13.	27/5/2014	彩霞道彩盈邨盈安樓外	興建上蓋及增設廣告牌	九巴	有待巴士公司提交進一步資料
14.	27/5/2014	彩霞道彩頤居外	興建上蓋	九巴	有待巴士公司提交進一步資料
15.	27/5/2014	彩霞道彩頤居對面	興建上蓋	九巴	有待巴士公司提交進一步資料
16.	6/6/2014	觀塘道九龍灣鐵路站對面	興建上蓋	九巴	有待巴士公司提交進一步資料
17.	24/7/2014	桃源街香島中學外	興建上蓋	九巴	現正進行地區諮詢
18.	30/7/2014	大窩口道葵涌商場外	興建上蓋	城巴	有待巴士公司提交進一步資料
19.	12/11/2014	觀塘道近玉蓮臺	更換現有上蓋	九巴	現正進行地區諮詢
20.	9/12/2014	干諾道中信德中心外	興建上蓋	城巴	現正進行地區諮詢
21.	12/12/2014	健東路近映灣園	興建上蓋	新嶼巴	有待巴士公司提交進一步資料

說明：
城巴：城巴有限公司
九巴：九龍巴士(一九三三)有限公司
龍運巴士：龍運巴士有限公司
新嶼巴：新大嶼山巴士(1973)有限公司
新巴：新世界第一巴士服務有限公司

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2649)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

就「協助運輸及房屋局研究並視乎情況落實交通諮詢委員會就紓緩道路交通擠塞提出的建議」，請告知本會，運輸署在2015-16年度會否有措施以確保公共交通工具有道路優先使用權，以及限制私家車數目增長速度？有關的開支為何？

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：44)

答覆：

我們的交通運輸政策，是著重推廣使用公共交通服務，因此公共交通服務優先使用道路是既定的政策，主要措施包括劃設巴士專線及巴士專用入口、在繁忙的巴士站前後實施「不准停車限制區」、調節交通燈燈號和改善路口設計。目前，全港共有超過23公里巴士專線和16個巴士專用入口。上述工作的開支佔交通管理措施支出一部分，涉及的開支沒有詳細分列。在進行《公共交通策略研究》時，我們會探討如何進一步推廣公共交通工具優先使用道路。

政府致力推行適當措施(包括控制私家車增長)，減輕路面交通擠塞。政府一直以三管齊下的方式處理路面交通擠塞，即改善交通基建、擴展和改善公共交通系統，以及管理道路的使用。此外，交通諮詢委員會(交諮會)應運輸及房屋局局長的邀請完成了《香港道路交通擠塞研究》，並已於2014年12月提交報告。政府現正研究交諮會所提出的建議，並會在適當時候作出回應。視乎未來路向，政府會評估所需財政和人手資源。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2650)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

請告知本委員會，過去1年鼓勵市民使用單車包括作為短途交通工具的情況，包括單車徑、單車泊位等基礎建設、單車帶上公共交通工具的安排、公眾教育、宣傳的工作；當局預計來年度投放在鼓勵市民使用單車作為短途交通工具所涉及開支和人手為何？

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：45)

答覆：

政府會繼續在新市鎮和新發展區推動「單車友善」環境、改善現有單車徑和單車停泊設施，以及加強單車安全的宣傳教育活動。

除了興建主幹單車徑網絡連接新界東和新界西外，土木工程拓展署亦在新市鎮完成了760米現有單車徑的改善工程。單車停泊設施方面，運輸署和土木工程拓展署在去年合共增設了約1 200個單車泊位供市民使用。此外，運輸署就改善新界區單車網絡的顧問研究，為9個新市鎮擬定了須改善或增設單車泊位的地點清單，並已於2014年11月進行公眾諮詢，目前正整理初步建議。

政府繼續鼓勵公共交通服務營辦商，在不影響安全及乘客便利的前提下，容許乘客攜帶單車。由於公共交通工具以載客為主，約佔每日總出行乘客量90%，營辦商須在顧及乘客安全和便利的前提下，因應實際載客情況，為乘客攜帶單車作出合適的規定。

在公眾教育和宣傳方面，政府會繼續視單車安全為關注重點。道路安全議會一直與運輸署和警方合作，透過不同方式推廣單車安全，例如播放教育短片和政府宣傳短片、派發宣傳單張、舉辦嘉年華會、針對違規的騎單車人士採取執法行動，以及舉辦單車安全訓練計劃等。運輸署亦設立一站式資訊網站「單車資訊中心」，方便市民閱覽騎單車的相關資訊，例如安全貼士、交通規則和規例等。

在2015-16年度，道路安全議會在推廣單車安全方面的預算開支約為60萬元。上述為推廣以單車作短途代步而持續進行的其他工作由各有關部門的人員執行，涉及的開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1296)

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：

(1) 請告知本會，於過去3個財政年度(2012-13、2013-14及2014-15)，22個指定驗車中心檢驗的私家車及輕型貨車數目、平均排期輪候驗車的時間為何？由於預計需要檢驗以續牌的車輛數目將會持續增加，運輸署除提醒車主盡早為車輛安排檢驗外，是否會製定短、中及長期方案以滿足車輛檢驗服務需求的不斷增加，如會，詳情為何；如否，原因為何；在2015-16年度，運輸署會實施甚麼措施以縮短測試中心的排期時間？

(2) 政府有否就指定驗車中心的檢驗服務設定衡量服務表現的準則，如有，有關準則的標準為何；如否，原因為何？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：12)

答覆：

(1) 現時全港共有22間指定車輛測試中心，負責為私家車和不超逾1.9公噸的輕型貨車進行檢驗。在2012-13、2013-14及2014-15年度，經指定車輛測試中心檢驗的私家車和不超逾1.9公噸的輕型貨車數目如下：

財政年度	檢驗車輛數目	
	私家車*	不超逾1.9公噸的輕型貨車#
2012-13	280 000	350
2013-14	301 000	340
2014-15 (預算)	312 000	260

* 數字已調整至最接近的千位數
\# 數字已調整至最接近的十位數

在2012-13、2013-14及2014-15年度，檢驗車輛的平均輪候時間分別約為1至2個星期、2至3個星期，以及8至10個星期，視乎指定車輛測試中心的地點而定。

運輸署已推行一系列改善措施，以疏導指定車輛測試中心的輪候情況。例如，運輸署現正將指定車輛測試中心預約車輛檢驗的程序電腦化，並連結該等中心的系統，讓需要為車輛進行檢驗的市民可在網上查看各中心的預約情況，以適時為車輛安排進行檢驗。新系統預計可於2015年年中完成。

運輸署亦透過不同宣傳渠道，如張貼告示、海報和派發傳單，提醒需要檢驗車輛的車主盡早預約。有關車主可在車輛牌照有效期屆滿前4個月安排車輛進行年檢，以避免牌照屆滿而尚未完成年檢程序。

在2015-16年度，除了以上持續進行的改善措施外，運輸署準備在短期內公布新指定車輛測試中心的最新規定，並會隨之邀請有意者提出申請。

(2) 運輸署一直透過實地視察密切監察指定車輛測試中心的表現，如發現任何不當之處，運輸署會視乎所涉問題的嚴重程度和性質，向有關指定車輛測試中心發出口頭或書面警告。遇有嚴重的違規情況，運輸署會暫時撤銷或撤銷車輛測試中心的指定。此外，指定車輛測試中心的車輛檢驗工作，必須由認可車輛測試員根據運輸署所訂定的程序和要求進行。認可車輛測試員須定期修習和完成運輸署提供的複修課程，並通過評核。遇有任何懷疑觸犯罪行的情況，運輸署會轉交執法部門調查。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1297)

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：

就簽發車輛牌照及駕駛執照的衡量服務表現準則中，在接獲電單車、私家車及輕型貨車駕駛執照的申請後82天內進行路試，2014年的達標率只有42%，雖然較2013年的29%提高，但還較95%的目標為低。就此，運輸署有何措施進一步提高達標率？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：13)

答覆：

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
2010	92 382	-
2011	100 860	+9.2%
2012	107 304	+6.4%
2013	124 565	+16.1%
2014	143 012	+14.8%

隨着運輸署增撥人手舉行路試，在接獲申請後82天內舉行路試的達標率已有些改善，但有關數字仍低於95%的目標達標率。路試需求的增幅在2013年錄得16.1%的歷史新高，其後在2014年再錄得14.8%的增長。為了應付持續上升的需求，運輸署已開展另一輪的考牌主任招聘工作，並於2014年第三季完成。運輸署會繼續善用因考試延期及

考生缺席而騰出的考試時段、以超額方式預約考試時間，以及密切監察情況和考慮其他措施，以提升服務水平。

然而，如路試的需求在2015年持續增長，加上尚有不少積壓的個案仍需處理，年內的達標率可能不會較2014年有顯著的改善。再者，在運輸署近期增聘考牌主任後，現有駕駛考試中心和考試路線的使用率已達飽和，實在沒有空間再增加人手。地區人士過往鮮有支持運輸署開設新駕駛考試中心和新考試路線的建議，事實上部分地區人士更已表示希望撤銷該區現有的駕駛考試路線。在這情況下，運輸署既無法控制考試需求的增長，同時在增加考試時段方面亦受到限制。此外，為了評估考生的駕駛技術是否符合所需標準以簽發駕駛執照，考生必須接受全面的測試，因此也無從簡化考試內容或縮短考試時間。基於這些原因，設定達標率是否能有效反映運輸署的表現實在成疑。運輸署會在將來的管制人員報告中，考慮以比較某年度與上一年度所安排的路試數目為指標，以更有效反映運輸署在這服務範疇的表現。

- 完 -

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：　(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：

在2015-16年度內，運輸署會繼續進行有關汽車構造規例的修訂，有關工作的詳情及涉及的預算開支為何？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：14)

答覆：

運輸署一直因應汽車科技的發展，持續檢討和更新汽車構造的相關法例。在2015-16年度，運輸署計劃繼續更新有關車輛照明裝置和車門系統的規例，並按需要進行其他法例修訂。有關工作由運輸署現有人員負責執行，不涉及額外人力資源。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1299)

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：

在2014-15年度，運輸署簽發有關超長、超重及超寬的特別車輛牌照數目，就去年運輸署的回覆，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，若根據這個指標，達標率為何？在2015-16年度，有何措施加快有關牌照的處理時間？

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，而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；如否，原因為何？

提問人：易志明議員 (議員問題編號：15)

答覆：

2014-15年度(截至2015年2月28日)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
2014-15 (截至2015年2月28日)	1 209	1 390	1 377

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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1300)

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：

就專線小巴服務方面，請告知本會：

(1) 運輸署於2014年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為何；

(2) 2015年計劃開辦的8條新專線小巴路線詳情；及

(3) 對於在大嶼山機場社區工作的員工及東涌新市鎮的居民而言，來往機場及東涌的交通服務不足，雖然現時有多條專營巴士路線提供服務，但因客量不足，班次疏落，政府會否考慮協調巴士公司，在非繁忙時間由專線小巴營運較密集的班次，加強區內的運輸服務。

提問人：易志明議員 (議員問題編號：16)

答覆：

(1) 2014年，運輸署接獲取消7條專線小巴路線的申請，原因主要為乘客量偏低及財務狀況欠佳。運輸署曾與這些路線的營辦商檢討營運狀況，並推行各項措施，例如調整有關路線的班次和營運時間，以期改善效率和財務可行性。在這7條路線中，運輸署批准取消其中1條，即往返元朗鈞樂里與阜財街之間的611C號線。

(2) 運輸署計劃在2015年開辦8條新專線小巴路線，有關詳情如下：

(i) 油塘高怡邨 – 九龍灣啓仁街(循環線)
(ii) 啓德啓晴邨 – 黃大仙站(循環線)
(iii) 沙田水泉澳 – 石門站

(iv) 沙田水泉澳 – 顯徑(車公廟路)
(v) 將軍澳峻瀅 – 坑口(循環線)
(vi) 洪水橋(洪元路) – 天水圍站(循環線)
(vii) 安達臣道發展區 – 牛頭角(佐敦谷北道)(循環線)
(viii) 安達臣道發展區 – 九龍灣(常怡道)(循環線)

(3) 目前，共有4條固定專營巴士路線往返機場與東涌之間，有關路線的編號、起點／終點及班次如下：

路線	起點／終點	班次(分鐘)
S1	東涌站巴士總站 – 亞洲國際博覽館(經客運大樓)(循環線)	5 – 10
S52	東涌(逸東邨公共交通總站) – 機場(飛機維修區)	18 – 22
S56	東涌站巴士總站 – 機場(客運大樓)(循環線)	15 – 30
S64 ／ S64X ／ S64C	東涌(逸東邨公共交通總站) – 機場(客運大樓)(經東涌站巴士總站)(循環線)	10 – 20

此外，往返東涌與機場之間的乘客亦可選乘9條E線巴士路線(即E11、E21、E22／E22A、E23、E32、E33、E34A／E34B、E41和E42號線)。這些路線的班次由6至30分鐘不等。這些專營巴士服務應足以滿足乘客需求。

當有確實需求時，運輸署會考慮加強機場與東涌之間的公共交通服務，而引入專線小巴服務會是考慮方案之一，以回應該等需求。運輸署會繼續密切監察情況。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)210

管制人員的答覆

(問題編號：1338)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(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：

請以表格列出，過去3年全港18區提供旅遊巴停車位數目分別為何？

地區	2012年	2013年	2014年

2015-16年度，當局工作計劃中是否包含評估旅遊區的旅遊巴停車位需求？當局有何措施，緩解個別地區旅遊巴停車位不足問題？

提問人：姚思榮議員 (議員問題編號：12)

答覆：

過去3年，18區供旅遊巴士使用的指定停車位數目分別表列如下：

地區	2012年	2013年	2014年
中西區	71	66	66
灣仔	117	120	120
東區	349	326	326
南區	236	251	257
油尖旺	235	265	242
深水埗	397	438	491
九龍城	743	831	934
黃大仙	160	169	169
觀塘	379	377	377
荃灣	380	388	374

地區	2012年	2013年	2014年
屯門	177	177	177
元朗	381	362	376
北區	100	74	74
大埔	143	147	205
西貢	571	592	593
沙田	240	251	251
葵青	303	260	260
離島	102	113	101
總計	**5 084**	**5 207**	**5 393**

政府一直密切監察全港各區旅遊巴士停車位的供求情況，在2015-16年度會繼續有關工作。多年來，在不影響道路安全和其他道路使用者的前提下，我們已在合適地點增設了更多路旁停車位供旅遊巴士使用。我們同時亦批出了更多短期租約停車場，以供旅遊巴士停泊。於合適的新發展用地，我們也會要求發展商提供指定數量的旅遊巴士停車位。我們會繼續這方面的工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1410)

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：

有關分目6064TR「沙田至中環線：非鐵路建造工程：前期工程」的進度如何？2015-16年度開支將用於那些方面？整項工程能否按核准預算時的預計日期完成？

提問人：范國威議員 (議員問題編號：43)

答覆：

根據財務委員會會議程序第49段，財務委員會召開特別會議，旨在審核撥款條例草案下政府擬備的周年開支預算。

記入基本工程儲備基金的開支**並不屬於**撥款條例草案的一部分。因此，有關該基金下開支的問題，與審核開支預算或撥款條例草案**無關**。

分目6064TR「沙田至中環線：非鐵路建造工程：前期工程」的工程範圍包括：(a)紅磡國際郵件中心重置工程及(b)在夏慤花園和香港公園進行的重置工程；以便空出在紅磡、夏慤花園和香港公園的有關工地，進行沙田至中環線(沙中線)及南港島線(東段)的建造工程。

國際郵件中心的重置工程已於2014年6月按原定時間表完成。在夏慤花園和香港公園進行的重置工程方面，現正與南港島線(東段)在金鐘站的工程一同施工。在夏慤花園和香港公園進行的重置工程原本預定於2015年年底前完工，但由於南港島線(東段)的工程延遲而受到延誤。現時，香港鐵路有限公司正就新的完工日期進行檢討。

分目6064TR在2015-16年度的預算開支將用於重置國際郵件中心的合約決算，以及在夏慤花園及香港公園進行的重置工程中的建造工程。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1544)

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：

根據分目6845TH(港珠澳大橋香港口岸—填海及口岸設施)，2015/16年度的預算開支為73億3,935萬元，較2014/15年度的修訂預算增加超過一倍。請問開支大幅增加的原因為何？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 (議員問題編號：30)

答覆：

根據財務委員會會議程序第49段，財務委員會召開特別會議，旨在審核撥款條例草案下政府擬備的周年開支預算。

記入基本工程儲備基金的開支**並不屬於**撥款條例草案的一部分。因此，有關該基金下開支的問題，與審核開支預算或撥款條例草案**無關**。

分目6845TH號項目 － 「港珠澳大橋香港口岸 — 填海及口岸設施」涉及填海和在經平整的土地上興建口岸設施。口岸設施工程由2014年起分階段展開。由於來年基建工程較多，故與2014-15年度相比，該項目在2015-16年度的開支預期會大幅增加。

據運輸及房屋局局長於今年1月16日在立法會交通事務委員會所述，三地政府聯合工作委員會(「三地委」)認為，整項港珠澳大橋工程要在2016年年底或之前完工，難度甚大。三地委及港珠澳大橋管理局會對項目的工程計劃進一步作出深入及客觀的分析。此外，廣東省發展和改革委員會主任李春洪在今年2月10日舉行的廣東省第十二屆人民代表大會第三次會議的記者會上表示，由於港珠澳大橋工程遇到很多不可預見的困難及技術問題，要項目在2016年年底或之前投入服務看來非常困難。

至於香港的本地工程，根據目前的進度，香港口岸及香港接線項目可能無法在2016年年底或之前完工。路政署正檢討預計的完工日期，並與其顧問工程師及駐工地人員密切監察工程進度，監督承建商，確保施工安全和質量，以及致力落實項目，以便與主橋的啟用時間銜接。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2510)

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：

基本工程儲備基金分目6561TH為「舊政務司官邸附近道路交匯處與馬料水道路交匯處之間一段吐露港公路的擴闊工程」。該項目在1998-99年度獲批，預計於2005年完成工程(見http://www.legco.gov.hk/yr98-99/chinese/fc/pwsc/papers/pw071026.pdf)。
然而，項目仍然出現在2015-16年度財政預算卷二，而且仍有過半核准項目預算費用未運用。就上述情況，請回答以下問題：

1) 工程在前幾年沒有耗用預算，至2013-14年度重新錄得開支。當中原因為何？
2) 請問工程進度如何？是否竣工？如否，原因為何？預計何時竣工？如是，為何到今仍有開支？

提問人：梁家傑議員 (議員問題編號：29)

答覆：

根據財務委員會會議程序第49段，財務委員會召開特別會議，旨在審核撥款條例草案下政府擬備的周年開支預算。

記入基本工程儲備基金的開支**並不屬於**撥款條例草案的一部分。因此，有關該基金下開支的問題，與審核開支預算或撥款條例草案**無關**。

「舊政務司官邸附近道路交匯處與馬料水道路交匯處之間一段吐露港公路的擴闊工程」(工務計劃項目6561TH)的範圍大致包括擴闊舊政務司官邸附近道路交匯處與馬料水道路交匯處之間一段吐露港公路，由雙程三線分隔行車道改為雙程四線分隔行車道，並裝設閉路電視系統，以及為鄰近地方的現有及規劃發展加建隔音屏障。

項目6561TH的建造工程於1999年3月展開，並在2003年8月大致上完成。該工程的建造合約在2006-07年度決算之後，在2007-08至2012-13年度期間，項目並無錄得開支。

在「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」項目(工務計劃項目6843TH)之下，泰亨與舊政務司官邸附近道路交匯處之間的路段和舊政務司官邸附近道路交匯處與馬料水交匯處之間的路段，進行了裝設綜合交通管制及監察系統的工程，預定在2015年完工。由於6561TH項目裝設的現有閉路電視系統須與綜合交通管制及監察系統結合，故2013-14年度，我們在項目6561TH之下在舊政務司官邸附近道路交匯處與馬料水道路交匯處之間路段進行了若干工程，以便系統結合。因此，在2013-14年度錄得108萬元的開支。

在項目6561TH之下，我們仍須根據環境許可證的規定建造若干隔音屏障，以配合鄰近地區的已規劃發展計劃(如大埔39區的香港中文大學擬建宿舍)，以便在該等發展項目日後落實時，紓解交通噪音影響。鑑於上述規劃發展項目的最新計劃，路政署將就若干組隔音屏障的施工進行準備工作。預計該項準備工作在2015-16年度的開支為50萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1142)

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：

在基本工程儲備基金總目706的公路基礎建設分目6845TH有關港珠澳大橋香港口岸－填海及口岸設施，當中2011年由路政署批出的合約編號：HY/2010/02工程的合約總價69.9億港元，涉及建造約150公頃的人工島。當局可否告知用於購買填海所用的沙石的總費用及總容量，包括2011年工程合約批出時的預算到現時最新預算？用於該工程的沙石來源及供應商資料？並提供政府或承建商採購填海所用的沙石的要求及採購程序？

提問人：謝偉銓議員 (議員問題編號：39)

答覆：

根據財務委員會會議程序第49段，財務委員會召開特別會議，旨在審核撥款條例草案下政府擬備的周年開支預算。

記入基本工程儲備基金的開支**並不屬於**撥款條例草案的一部分。因此，有關該基金下開支的問題，與審核開支預算或撥款條例草案**無關**。

分目6845TH「港珠澳大橋香港口岸－填海及口岸設施」的建築物料(包括填海所用的沙石)，由承建商按照有關合約的條款直接採購。路政署根據一般的合約程序，就承建商完成的工程向其支付費用。本署並無某項建築物料的採購價格資料。有關承建商主要向內地公司採購沙石，而採購的沙石須符合項目的填海工程使用物料的規格標準。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3283)

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：

（一)分目 7862TH「將軍澳 - 藍田隧道:詳細設計及工地勘測」的進度如何？ 2015-16年度開支將用於那些方面？整項工程能否按核准預算時的預計日期完成？
（二)分目 7865TH「將軍澳跨灣連接路:詳細設計及工地勘測」的進度如何？ 2015-16年度開支將用於那些方面？整項工程能否按核准預算時的預計日期完成？

提問人：范國威議員 (議員問題編號： 44)

答覆：

根據財務委員會會議程序第49段，財務委員會召開特別會議，旨在審核撥款條例草案下政府擬備的周年開支預算。

記入基本工程儲備基金的開支**並不屬於**撥款條例草案的一部分。因此，有關該基金下開支的問題，與審核開支預算或撥款條例草案**無關**。

將軍澳 - 藍田隧道的詳細設計及工地勘測已於2013年9月展開，並按預計進度進行。在2015-16 年度預計開支包括詳細設計顧問費用、工地勘測工程費用及相關的監督費用。我們預計將軍澳 - 藍田隧道的詳細設計及工地勘測工程將按計劃於2016年年底或之前完成。

跨灣連接路的詳細設計及工地勘測已於2014年8月展開，並按預計進度進行。在2015-16年度預計開支包括詳細設計顧問費用、工地勘測工程費用及相關的監督費用。我們預計跨灣連接路的詳細設計及工地勘測工程將按計劃於2016年年底或之前完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3666)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 航空交通工程服務

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在本綱領的2015-16年度需要特別留意的事項中，當局稱會繼續與系統承辦商合作，處理新航空交通管制系統餘下的事項，並進一步加強督導工作，確保早日過渡至新航空交通管制中心，並且在過程中維持航空交通管制運作一切暢順，當局可否告知本會：

(一) 新航空交通管理系統還有何等餘下的事項需要處理？該航空交通管理系統何時全面投入運作？全面投入運作的時間是否較原訂的時間為遲？若是，原因為何？

(二) 現時用於處理新航空交通管制系統的總開支為何？與原本預計的開支有否出入？

(三) 專責上述工作的人手編制及2015-16年度全年薪酬預算開支分別為何？

(四) 本綱領在2015-16年度的全年運作開支、人手編制及全年薪酬預算開支分別為何？

(五) 民航處轄下航空交通工程服務部2015-16年度預算全年運作開支、人手編制及全年薪酬預算開支分別為何？

提問人：陳偉業議員(議員問題編號： 75)

答覆：

(一) 更換航空交通管制系統計劃(更換空管系統計劃)藉八份主要合約落實，當中七份合約的工程已經大致如期完成，相關設備並已由2013年起開始啓用。餘下的航空交通管理系統正接受一連串嚴謹測試，並預計驗收後供員工接受為期九個月的訓練，然後才於2016年上半年開始運作。

(二) 更換空管系統計劃的最新估價為14.52億元，在財務委員會批准的撥款 15.65億元的範圍內。

(三) 新空管系統餘下的工作由現有人員繼續進行，屬綱領(3) - 航空交通管理和綱領(4) - 航空交通工程服務之下的常規職務，因此沒有這項工作的員工成本詳細分項數字。

(四)和(五)

綱領(4) - 航空交通工程服務涉及的工作，由航空交通工程服務部的員工負責。連一般行政支援人員在內，該部共有71名員工。2015-16年度，航空交通工程服務部共獲撥款3億元，當中包括約2.59億元運作開支，以及按薪級中點估計的年薪值大約為4,100萬元的年薪開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6927)

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：

過去五年，每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(議員問題編號： 854)

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)	該職級員工總人數(b)	百分比 (a)/(b) x 100%
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
2014	汽車司機	1	11	9.1
	文書助理	1	21	4.8
	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與健康(「職安健」)，並已採取一系列促進職安健的措施，包括公布和宣傳職安健政策、安全指引、預防措施及職安健培訓課程。民航處定期就工作場所的安全與健康進行風險評估、視察和檢討。民航處會調查和跟進每宗工傷個案，並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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6928)

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：

過去五年，每年延誤的離港及到港航機班次按延誤時間劃分數目分別為何？

提問人：張國柱議員(議員問題編號：855)

答覆：

下表載列過去五年在香港國際機場延誤超過15分鐘(註1)的客運航班數目和所佔百分比：

年度	延誤16至60分鐘				延誤超過60分鐘			
	抵港航班		離港航班		抵港航班		離港航班	
2010-11	23 786	19%	21 260	17%	7 073	6%	6 907	5%
2011-12	26 204	19%	24 001	17%	6 818	5%	6 743	5%
2012-13	29 896	22%	27 863	21%	9 101	7%	9 145	7%
2013-14	35 339	23%	36 871	23%	11 639	7%	11 403	7%
2014-15 (註2)	33 585	24%	35 510	26%	11 927	9%	11 935	9%

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. 截至2015年1月31日的統計資料。

- 完 -

答覆編號

THB(T)219

管制人員的答覆

(問題編號：6929)

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：

過去五年，每年緊急降落香港國際機場的航班數目分別為何？

提問人：張國柱議員(議員問題編號： 856)

答覆：

由 2010 年至 2014 年，香港國際機場共發生四次航機緊急降落事件，其中兩次在 2013 年發生，另外兩次在 2014 年發生。

- 完 -

答覆編號

THB(T)220

管制人員的答覆

(問題編號：6930)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(5) 航班事務及安全管理

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題：

過去五年，每年於香港國際機場發生的航空事故及其傷亡數字分別為？

提問人：張國柱議員(議員問題編號： 857)

答覆：

2010 年至 2014 年期間，香港國際機場共發生三宗意外 / 嚴重事故，全部於 2010 年發生。當中只有一宗意外涉及傷者；在該意外中，63 人在疏散過程中受傷。

- 完 -

答覆編號

THB(T)221

管制人員的答覆

(問題編號：3384)

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：

參考世界各地大型機場的發展趨勢，商業航班將陸續改用以衛星精確導航方式，引領航班作進／離場程序(Departure／Approach)。但目前民航處未見有積極採用此技術，在有限的空域中，劃出更多航道讓飛機升降。政府可否告知本會：

(1) 過去兩個年度和來年度用作修訂航空交通運作程序和改善航空交通管制及導航設施的開支和預算開支為何；

(2) 機場管理局一直有計劃將專責「場面管制」的管制員，歸入機場管理局的人事編制內，現時航空交通管制員人手仍十分不足，政府可否告知本會，民航處會否提升航空交通管制員之薪酬條件，或擴大培訓本地航空交通管制員的計劃，以便挽留人材，本地航空交通管制員薪酬在過去三年平均為多少；以及

(3) 航空公司和其他航機營運者是否能維持航班準時率，乃受制於目前飛機泊位的限制，政府可否告知本會，來年度用於讓處方監察上述之準時率的開支和人手編制為何；現時處方的航空交通控制系統，是否已能夠自動完成監察及統計工作?

提問人：馮檢基議員(議員問題編號： 61)

答覆：

(1) 過去兩年，民航處依照國際民用航空組織(國際民航組織)性能導航地區實施計劃，在香港國際機場實施了一些衞星性能導航飛行程序，從而提高航空營運的效率。

民航處亦落實了一連串改善航空交通運作程序的措施，包括修訂飛機進場程序，建立新的空中等候區，並設立專職的流量管理工作崗位等。

改善航空交通運作程序和航空交通管制服務的工作，由民航處現有人員執行，屬綱　領(3)之下的常規職務。民航處將繼續採用最新的衞星技術，去改善導航設施服務，以加強航迹監察能力和提高飛行安全水平。2013-14年度的實際開支為265萬元，2014-15年度的預算開支為566萬元，2015-16年度的預算開支則為91萬元。

民航處會繼續留意最新的科技發展和國際民航組織的標準，以進一步改善香港飛行情報區的航空交通管理。

(2) 民航處定期檢討航空交通管制主任職系的人手，以應付香港國際機場和香港飛行情報區內航空交通的增長。航空交通管制主任職系編制的入職職級為見習航空交通管制主任和三級航空交通管制主任，現時共有102人，當中大部分人正接受不同階段的專門培訓，以履行航空交通管制職務。現時，見習航空交通管制主任／三級航空交通管制主任的所有空缺均已填補，民航處認為不會出現挽留人手的問題。

過去三年，航空交通管制主任職系各職級按薪級中點估計的年薪開支如下：

職級	2012-13 (元)	2013-14 (元)	2014-15 (元)
一級航空交通管制主任	1,125,120	1,153,800	1,222,560
二級航空交通管制主任	860,340	882,300	934,860
三級航空交通管制主任／見習航空交通管制主任	387,630	402,840	421,800

(3) 監察航空公司和其他航機營運者的航班準時率的工作，由民航處現有人員執行，屬綱領(3)之下的常規職務，因此沒有該等工作的開支分項數字。

現時的航班編排軟件能夠編製航空公司營運的航班正點率統計數字，通用航空／商業航空營運的航班正點率統計數字則以人手計算。實際的監察工作涉及民航處人員分析航班正點率統計數字，以找出當中有否故意不當使用航班時刻的情況，在有需要時跟進，從而要求有關的營運者作出改善。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5373)

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：

1. 過去五年，當局有否定期監察馬灣的噪音水平，及作出改善措施，如有，詳情及涉及開支為何；當局有否計劃在當區設立飛機噪音監察站，如有，詳情及預算開支為何；當局會否制定措施改善當區的噪音水平，以及評估機場三跑落成後對當區的影響，如有，其詳情及預算開支為何？

2. 過去五年，當局有否定期監察愉景灣的噪音水平，及作出改善措施，如有，詳情及涉及開支為何；當局有否計劃在當區設立飛機噪音監察站，如有，詳情及預算開支為何；當局會否制定措施改善當區的噪音水平，以及評估機場三跑落成後對當區的影響，如有，其詳情及預算開支為何？

3. 過去五年，當局有否定期監察東涌北的噪音水平，及作出改善措施，如有，詳情及涉及開支為何；當局有否計劃在當區設立飛機噪音監察站，如有，詳情及預算開支為何；當局會否制定措施改善當區的噪音水平，以及評估機場三跑落成後對當區的影響，如有，其詳情及預算開支為何？

4. 過去五年，當局有否定期監察東涌南的噪音水平，及作出改善措施，如有，詳情及涉及開支為何；當局有否計劃在當區設立飛機噪音監察站，如有，詳情及預算開支為何；當局會否制定措施改善當區的噪音水平，以及評估機場三跑落成後對當區的影響，如有，其詳情及預算開支為何？

5. 過去五年，當局有否定期監察麗城花園的噪音水平，及作出改善措施，如有，詳情及涉及開支為何；當局有否計劃在當區設立飛機噪音監察站，如有，詳情及預算開支為何；當局會否制定措施改善當區的噪音水平，以及評估機場三跑落成後對當區的影響，如有，其詳情及預算開支為何？

6. 過去五年，當局有否定期監察嘉湖山莊的噪音水平，及作出改善措施，如有，詳情及涉及開支為何；當局有否計劃在當區設立飛機噪音監察站，如有，詳情及預算開支為何；當局會否制定措施改善當區的噪音水平，如有，其詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員(議員問題編號：193)

答覆：

民航處於進出香港國際機場(機場)的航線沿途或附近，安裝了 16 個噪音監察站，監察日常的飛機噪音水平。該等監察站設於：大圍(美林邨)、葵涌(安蔭邨)、筲箕灣(耀東邨)、北角(雲景道富豪閣)、港島半山(干德道翠錦園)、青龍頭(豪景花園)、大嶼山(沙螺灣)、東涌(映灣園)、汀九(海事處馬灣控制中心)、馬灣(珀麗灣)、大欖涌村、荃灣(油柑頭翠濤閣)、青衣(長亨邨)、欣澳(小蠔灣港鐵車廠)、渣甸山(畢拉山道)，以及青衣(寮肚路曉峰園)。監察系統收集到的噪音數據經整理後會定期上載到民航處網站。因此，馬灣、東涌和荃灣麗城花園附近的飛機噪音水平，均在民航處監察之列。由於進出機場的飛機一般不會飛越愉景灣和天水圍嘉湖山莊，民航處在現階段沒有計劃增設噪音監察站。

民航處已根據國際民用航空組織(國際民航組織)的指引，推行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) 於晚上 11 時至早上 7 時期間，在符合飛行運作及在安全的情況下，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。採用該程序的飛機須在到達 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，須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；

(v) 為了在源頭減低飛機噪音，只有符合《國際民用航空公約》附件 16 第 1 卷第 2 部分第 3 章(第 3 章噪音標準)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的措施相若；

(vi) 由 2012 年 2 月起，民航處實施了一套飛行程序，使可在飛行中使用衛星導航技術的航機，當向機場東北方向起飛離港和向南轉往西博寮海峽時，可緊貼航道的中線飛行。這套程序可令飛機與航道附近的地區保持距離，減低飛機噪音對該等地區的影

響；以及

(vii) 由 2014 年 3 月底開始，民航處不再接受僅符合第 3 章噪音標準的飛機，於晚上 11 時至早上 7 時期間在香港升降。由 2014 年 10 月底開始，上述措施擴展至涵蓋整天，進一步減少飛機噪音對居民的影響。民航處的最新統計數字顯示，多家航空公司已引入更寧靜的客貨機，如 B777-300ER、A330、A380、B777F、B787 和 B747-8F。民航處會繼續積極監察航空公司機隊現代化的進度，並就此事與航空公司溝通。

監察和執行上述噪音消減措施的工作由民航處現有職員負責，屬綱領(2)之下的常規職責。

至於三跑道系統運作之下的飛機噪音，根據獲環境保護署署長(環保署署長)已通過的環境影響評估報告所作的飛機噪音影響評估，問題涉及的六個地點，均在三跑道系統運作下的飛機噪音預測等量線25的範圍之外。因此，三跑道系統計劃運作時，已評定不會造成負面剩餘飛機噪音影響。飛機噪音預測等量線的作用，是預測飛機噪音對機場附近地區的影響，作為規劃土地用途時的準則。根據就三跑道系統計劃發出的環境許可證的規定，香港機場管理局必須在三跑道系統開始營辦前最少三個月，將飛機噪音監測計劃，提交環保署署長批准。該飛機噪音監測計劃將包括東涌和馬灣等地點。

- 完 -

答覆編號

THB(T)223

管制人員的答覆

(問題編號：4346)

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：

民航處在上個財政年度，是否有進行「搜索及拯救演習」(Search and Rescue Exercise (SAREX))。如沒有進行，請問原因為何？另當局在何時會再進行該演習，以加強民航處與各政府部門及相關內地及海外機關之間的合作和協調？

提問人：馬逢國議員(議員問題編號： 55)

答覆：

民航處遵照國際民航組織公布的《標準和建議措施》，不時進行搜索及拯救演習，以期提高民航處的搜索及拯救能力，並加強與其他政府部門、內地和海外機構在搜索及拯救行動上的合作和協調，以應對日後可能發生的航空器意外。

雖然民航處在上個財政年度沒有進行搜索及拯救演習，但仍進行了一次書面練習，讓員工重溫相關技巧和知識。下次的搜索及拯救演習初步計劃於2015年年底進行。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4218)

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：

(一) 經常開支提出2015–2016會刪減27個職位，當中涉及的職級及職務為何？

(二) 就員工強積金供款，2015-2016的預算較2014-15減少了440,000元，是否所有27個刪減的職位都是屬於合約員工所致？如是，他們的年資分別為何？

(三) 處方未來一年員工退休或自動流失的人數為何？會否因應他們的離開而需要下一年度再次聘請員工、或是可以由內部晉升解決？

提問人：湯家驊議員(議員問題編號： 65)

答覆：

(一) 將會刪減的27個職位所屬的職級和職責概述如下：

職級	職位數目	職責
負責推行具體措施的有時限公務員職位		
二級航空交通管制主任	13	在採用新航空交通管制(空管)系統的初期提供協助，包括進行招標工作、完善系統驗收和整合測試程序、進行系統驗收，以及為新的空管系統設計和評估空管和飛行程序等。與新空管中心有關的餘下工作，會由現有的人手處理。
電子工程師／助理電子工程師	2	

常額職位		
特級司機	3	支援現有空管中心的運作。現有空管中心並非位於民航處總部大樓內。隨着空管中心遷入民航處總部大樓並於2016年開始運作，該等職位將於2015-16年度刪除。
汽車司機	3	
文書主任	1	
助理文書主任	1	
文書助理	2	
辦公室助理員	2	
總計：	**27**	

(二) 2015-16年度將會刪減的27個職位均屬有時限或常額公務員職位，並不涉及非公務員合約職位。2015-16年度用於強積金供款的撥款減少，主要是因為有約干數量按試用條款聘用的現職公務員轉為按常額條款聘用。政府的責任因而由強積金計劃供款轉為公務員公積金計劃供款。

(三) 民航處預計2015-16年度會有17名人員自然流失。視乎情況而定，民航處會根據既定機制，晉升公務員或公開招聘新入職人員填補空缺。

- 完 -

答覆編號

THB(T)225

管制人員的答覆

(問題編號：3680)

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：

民航處今年會如何使用新總部大樓預留的 3 240 平方米樓面面積的地方？

提問人：黃毓民議員(議員問題編號： 56)

答覆：

所興建的預留地方，將用來容納航空交通管制中心的設施、相關輔助設備、系統和設施，飛機搜救協調中心，航空通訊網中心，訓練和考試設施，運作評估、研究及發展設施，以及附屬設施。因應審計署署長在審計報告提出的建議，民航處現正徵詢政府產業署署長的意見，全面檢討民航處總部大樓辦公地方的使用情況。是次檢討會考慮民航處最新擴展計劃的時間和運作需要，以期找出過剩的地方，予其他用戶使用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3681)

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：

民航處本年會如何使用新總部大樓中，未經產業署與產審會批准的 1 500 平方米樓面面積的地方？

提問人：黃毓民議員(議員問題編號： 57)

答覆：

民航處經獲產業檢審委員會批准，使用部分面積作辦公用途。在政府產業署同意下，餘下地方在未來幾個月完成相關裝修工程之後，會暫時交由其他政府部門使用。

- 完 -

答覆編號

THB(T)227

管制人員的答覆

(問題編號：3682)

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：

民航處會如何使用新總部大樓內 143 部液晶體顯示器？會否考慮轉交其他政府部門？

提問人：黃毓民議員(議員問題編號： 58)

答覆：

民航處已就多媒體播放系統和綜合資訊展示系統的所有液晶體顯示器的運作需要進行審慎檢討，並獲財經事務及庫務局批准保留有實際運作需要的液晶體顯示器，並在批准範圍內將之加以善用。民航處將與有關部門跟進，以期妥善運用餘下的顯示器，包括適當地調配予其他決策局／部門使用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4327)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (5) 航班事務及安全管理

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關「向運輸及房屋局提供資料，供民航運輸談判之用」的工作，請告知本委員會：

(一) 過去三年，每年民航處向運輸及房屋局提供了那些資料供其處理民航談判事宜；
(二) 有關資料有沒有提及包括本港鄰近地區的民航發展情況以及廉價航空的發展；如有，有關詳情為何？
(三) 預計2015-16年度，就有關事宜會進行的工作詳情及預計開支。

提問人：胡志偉議員(議員問題編號： 80)

答覆：

(一) 民航處向運輸及房屋局(運房局)提供關於航空公司經營相關航線的資料和統計數字，以助運房局與香港的民航伙伴作民航運輸談判之用。

(二) 民航處向運房局提供的資料，主要是關於航空公司經營相關航線的資料和統計數字。

(三) 民航處會繼續在民航運輸談判方面支援運房局。本處會就往返香港的航班，向運房局提供所需資料和統計數字。上述工作由航班事務及安全管理部現有的職員負責，屬常規職務，因此沒有該等工作的開支分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4328)

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：

請告知本會，在該分目下，預計於2015-16年度支付予民航處處長的薪金、津貼及工作相關津貼的總開支為何。

提問人：胡志偉議員(議員問題編號： 81)

答覆：

2015-16年度，民航處處長(首長級薪級第6點)按薪級中點估計的年薪開支為2,644,200元。我們沒有個別人員的津貼撥款的分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3762)

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：　署理土木工程拓展署署長 (陸復民)

局長：　運輸及房屋局局長

問題：

關於將軍澳-藍田隧道及跨灣連接路的建造工程，政府當局可否告知：
1. 至今工程的進展、最新評估的完工日期和開支預算；及
2. 有否研究加快工程進度；如有，對完工日期和開支預算有何影響？

提問人：田北俊議員 (議員問題編號： 64)

答覆：

將軍澳－藍田隧道和將軍澳跨灣連接路的詳細設計分別於2013年9月和2014年8月展開，並正按計劃進行，以期在2016年年底或之前完成。我們現正檢討這兩個項目建造工程的預算開支，待工程的詳細設計大致完成後，才可就有關開支作出估算。

如有關工程進展順利，並獲立法會批准建造工程的撥款申請，根據現時所作的評估，擬議將軍澳－藍田隧道工程預計最早於2020年通車。我們期望將軍澳跨灣連接路的落成時間可與將軍澳－藍田隧道的通車時間配合。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3763)

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：　署理土木工程拓展署署長 (陸復民)

局長：　運輸及房屋局局長

問題：

就擴闊大埔公路（沙田段）的工程，政府當局可否告知：
1. 至今工程的進展、最新評估的完工日期和開支預算；及
2. 有否研究加快工程進度；如有，對完工日期和開支預算有何影響？

提問人：田北俊議員 (議員問題編號： 65)

答覆：

1. 大埔公路（沙田段）擴闊工程的初步設計及環境影響評估已完成。我們已於2015年1月6日諮詢沙田區議會轄下交通及運輸委員會，並獲得支持。我們計劃於2015年年中根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章) 就工程項目刊憲。如撥款申請能於2014-15立法會年度內獲批准撥款，我們計劃於2015年年底展開詳細設計及相關地盤勘測工程，並預計於2017年年底完成。按付款當日價格計算，我們估計擬議詳細設計及相關地盤勘測工程的費用為4,320萬元。

2. 我們檢視過這項工程之時間表，當中充分考慮到工程的複雜性和技術限制，例如施工時需要實施臨時交通改道措施。視乎前期工作的進度(包括詳細設計及地盤勘測)，我們將會適時及按工務工程項目的規定程序向財務委員會提交建造工程的撥款申請。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4329)

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： 署理土木工程拓展署署長 (陸復民)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

去年預算案中，署方在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。請告知本委員會為何在本年度的預算案中會刪除有關項目。

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號： 82)

答覆：

當中環4、5及6號碼頭加建樓層工程建議於2013年年中提交財務委員會轄下工務小組委員會審議時，委員提出有關租金回報及營運與管理事宜的疑慮。運輸及房屋局一直就這些事宜進行研究，以找出釋除這些疑慮的最佳方法。

與此同時，運輸及房屋局正聯同發展局探討可否將中環4、5及6號碼頭工程項目納入中環新海濱發展整體計劃，以達致更大效益。

鑑於上述發展，以及相關研究的預期進展，因此在2015-16年度預算開支沒有包括工程項目的撥款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3672)

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：

在本綱領內的2015-16年度需要特別留意的事項內，當局稱會加強對香港鐵路有限公司(港鐵)的鐵路服務的安全檢驗及監管。當局可否告知本會：

(1) 當局加強鐵路服務的安全檢驗及監管的原因為何？詳細措施為何？
(2) 當局是否基於過去在鐵路服務的安全檢檢及監管方面有不足之處，因而須加強上述工作？若是，不足之處為何？
(3) 據了解，機電工程署(機電署)轄下的鐵路科負責鐵路服務的安全檢驗及監管，當局可否告知本會該科2014-15年的運作開支、人手編制、全年薪酬預算開支，以及2015-16年度預算的運作開支、人手編制、全年薪酬預算開支分別為何？

提問人：陳偉業議員 (議員問題編號：81)

答覆：

(1)及(2)

機電署鐵路科負責監察現有鐵路服務及新鐵路項目的安全表現。自2008年2月成立以來[註釋]，鐵路科一直履行作為鐵路安全法定監管機構的職責。在鐵路科的監察下，香港鐵路服務的安全表現一直維持在國際公認的高水平，而鐵路事故數目在過去數年亦一直保持平穩。然而，鑑於鐵路網絡不斷擴展、乘客量及列車班次持續增加、現有鐵路系統主要改善工程和各新鐵路項目的推展，鐵路科需要加強對港鐵的鐵路服務及新鐵路項目的安全檢驗和監管。鐵路科的工作計劃包括：

(i) 為新鐵路項目及現有鐵路系統的主要提升工程進行安全審批及實地檢測，以確保新鐵路綫及設施符合相關的安全標準；

(ii) 因應列車班次加密及鐵路網絡的擴展，在未來數年增加安全檢驗次數；及

(iii) 就港鐵既有的安全管理及資產管理機制進行監督審核，以便更全面監察港鐵的安全表現。

以上工作會為鐵路科帶來額外工作量。因此，政府會加強鐵路科的人手以應付這些額外的工作量。

(3) 在2014-15年度，鐵路科負責監察及規管現有鐵路服務及新鐵路項目安全表現的人手編制，計有1名首長級人員、13名專業職系及1名技術職系人員，這些職位在2014-15年度的全年開支約為1,450萬元。在2015-16年度，員工數目預計會增至24人，新增的9名人員包括2名首長級人員(須待財務委員會通過)、5名專業職系及2名技術職系人員。加強人手編制後，2015-16年度的預計全年開支約為2,270萬元。我們正按既定程序申請開設2個首長級職位的撥款，有關建議已於2015年3月6日獲得立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會的支持。

註釋 鐵路科成立前，監察鐵路安全的工作是由運輸及房屋局轄下香港鐵路視察組負責。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4743)

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：

本綱目於2015-16年度需要特別注意的事項包括加強對港鐵的鐵路服務的安全檢驗和監管。然而2014-15年度，港鐵發生事故大幅上升。

當局請告知本會：

(1) 當局於2014-15年度共處理多少宗有關港鐵的查詢或投訴？

(2) 當局已調查之港鐵事故，佔港鐵全部事故的百分之幾？

(3) 2015-16年度，涉及檢驗和監管港鐵的運作開支、人手編制、全年預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員 (議員問題編號：143)

答覆：

(1) 在2014年，機電工程署(機電署)共處理了150宗與港鐵有關的查詢／投訴。

(2) 根據《香港鐵路規例》(該規例)(第556A章)，港鐵須向機電署通報與安全相關的鐵路事故。在2014年，港鐵向機電署提交共576宗鐵路相關事故[註釋]的調查報告，列明事故詳情、港鐵的評估及已採取的跟進行動。機電署已詳細檢視所有已通報的事故，並按需要作進一步調查。除上述須按該規例通報的安全相關鐵路事故外，機電署亦調查了75宗受公眾／媒體關注或涉及投訴／查詢的鐵路事故。

(3) 在2015-16年度，機電署負責監察和規管現有鐵路服務和新鐵路項目安全表現的人手編制，預計會包括3名首長級人員(其中2名須待財務委員會通過)、18名專業職系和3名技術職系人員。2015-16年度的預算全年開支約為2,270萬元。

[註釋] 不包括涉及自動梯、升降機和其他設施等與列車服務無直接關係的事故。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4169)

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：

當局在綱領稱會加強對香港鐵路有限公司(港鐵)的鐵路服務的安全檢驗和監管，就此請告知本會：

(1) 當局在過去2個年度主動調查／檢查港鐵各個機電系統的次數、所涉的部分及結果的情況；

(2) 當局提及的加強安全檢驗和監管的詳情為何；會否在2015-16年度增加人員編制及相關開支為何?

提問人：鄧家彪議員 (議員問題編號：49)

答覆：

(1) 在2013及2014年，機電工程署(機電署)就港鐵系統的各類組件及設施，包括列車、路軌、供電設備、訊號設備及其他鐵路設備所進行的安全檢驗／調查，分別為136及164次。有關檢驗／調查並無顯示港鐵系統在運作安全方面有任何系統性問題。

(2) 機電署鐵路科負責監察現有鐵路服務及新鐵路項目的安全表現。自2008年2月成立以來[註釋]，鐵路科一直履行作為鐵路安全法定監管機構的職責。在鐵路科的監察下，香港鐵路服務的安全表現一直維持在國際公認的高水平，而鐵路事故數目在過去數年亦一直保持平穩。然而，鑑於鐵路網絡不斷擴展、乘客量及列車班次持續增加、現有鐵路系統主要改善工程和各新鐵路項目的推展，鐵路科需要加強對港鐵的鐵路服務及新鐵路項目的安全檢驗和監管。鐵路科的工作計劃包括：

(i) 為新鐵路項目及現有鐵路系統的主要提升工程進行安全審批及實地檢測，以確保新鐵路綫及設施符合相關的安全標準；

(ii) 因應列車班次加密及鐵路網絡的擴展，在未來數年增加安全檢驗次數；及

(iii) 就港鐵既有的安全管理及資產管理機制進行監督審核，以便更全面監察港鐵的安全表現。

在2015-16年度，機電署負責監察及規管現有鐵路服務及新鐵路項目安全表現的人手編制將會加強，包括增添2名首長級人員(須待財務委員會通過)、5名專業職系及2名技術職系人員，涉及的預計全年額外開支約為820萬元。我們正按既定程序申請開設2個首長級職位的撥款。有關建議已於2015年3月6日獲得立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會的支持。

註釋 鐵路科成立前，監察鐵路安全的工作是由運輸及房屋局轄下香港鐵路視察組負責。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4518)

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：

關於綱領下已調查的鐵路事故，請告知本會在2013及2014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(運房局)建議作出跟進行動？

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：95)

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2013年和2014年須向機電署通報的事故總數分別為1 526和1 449宗。

在上述事故中，有2宗屬該規例第2條[註釋]訂明的須予通報意外，分別發生於2013年5月17日和2014年11月18日，詳情如下：

(1) 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裝置固定的偵速攝錄機。對事涉列車車長的法律訴訟已經完成，該名車長被裁定觸犯一項僱員疏忽作為的罪行。

(2) 2014年11月18日，一列沒有載客的港穗直通車由馬場站上行綫經路軌分岔位駛入何東樓車廠時出軌。事故中無人受傷。調查後發現事故是因路軌分岔位出現問題所致。港鐵已在事故後加強有關設備的維修程序和加密維修次數，以防同類事故再次發生。

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，向運房局運輸科作出報告。

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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3899)

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：

有地區人士反映，葵青區有許多屋苑依山而建，區內的斜坡甚多。就此，當局可否告知：

(a) 於過去三年，當局就改善區內的行人設施，包括加裝升降機、行人扶手梯等，每年所投放的人手、開支及措施詳情為何；

(b) 於未來三年，當局會否繼續改善區內的行人設施；如會，涉及的人手、開支及詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：62)

答覆：

政府在2009年訂立了一套全面、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(以下簡稱上坡電梯系統)的建議進行評審，以決定為當時收到的20項建議的工程項目進行初步技術可行性研究的優次，政府亦於2009年5月就此諮詢立法會交通事務委員會。在有關評審完成後，政府於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。

其後，路政署在審視其人力資源後，開展了排名第11位及第12位建議的初步技術可行性研究，並已分別於2014年第二季和第三季完成。18項已排名的建議項目表列如下：

排名	地區	建議
1	黃大仙	慈雲山行人通道系統
2	東區	寶馬山行人通道系統
3	葵青	青衣長亨邨升降機及行人通道系統

排名	地區	建議
4	中西區	磅巷行人扶手電梯及行人通道系統
5	葵青	葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統
6	葵青	葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統
7	葵青	葵涌麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統
8	黃大仙	近竹園北邨行人通道系統
9	九龍城	窩打老道山升降機及行人通道系統
10	葵青	荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統
11	葵青	葵涌大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統
12	觀塘	聯安街升降機及行人通道
13	觀塘	月華街自動扶梯連接系統
14	西貢	康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統
14	葵青	荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機系統
16	沙田	富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統
17	葵青	興盛路至大窩口道升降機及行人通道系統
18	沙田	沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統

這些項目中，八項建議屬於葵涌區。有關建議的進展表列如下：

排名	建議	項目的進展
3	青衣長亨邨升降機及行人通道系統	已完成初步技術可行性研究、勘測及初步設計。路政署亦已展開詳細設計。
5	葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統	已完成初步技術可行性研究。路政署已委聘顧問公司負責勘測及初步設計。
6	葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統	已完成初步技術可行性研究。路政署已委聘顧問公司負責勘測及初步設計。
7	葵涌麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統	已完成初步技術可行性研究。路政署已委聘顧問公司負責勘測及初步設計。
10	荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統	該項目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。
11	葵涌大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統	已完成初步技術可行性研究。路政署現準備委聘顧問公司進行勘測及初步設計。
14	荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機系統	醫院管理局(醫管局)已完成於瑪嘉烈醫院興建升降機塔的土質勘測，勘測的結果正在編訂中。其後有關資料會供醫管局作升降機系統的詳細設計用途。
17	興盛路至大窩口道升降機及行人通道系統	在排名較高的建議推展上軌道後，我們會跟進此建議。

2012-13至2014-15年度推展葵青區有關建議的累計開支約為300萬元，2015-16年度的預算開支則約為700萬元。2016-17及2017-18年度的預算開支須視乎個別建議的進展而定。

運輸及房屋局運輸科調配內部現有人員，統籌排名較高的上坡電梯系統建議的技術可行性研究及規劃工作。這是他們日常職責之一，局方沒有就這方面分別擬備分項數字。路政署、運輸署和機電工程署均有人員協助推展上坡電梯系統的項目。此外，我們視乎需要委聘顧問公司提供技術協助，而就這些建議委聘顧問公司所須支出的費用已包括於上述開支中。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3902)

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：

當局可否告知：

於過去三年，當局就港珠澳大橋的相關工程，每年所投放的人手、開支及工程詳情為何？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：65)

答覆：

港珠澳大橋相關的本地工程於過去三年的開支如下：

工程項目	開支 (百萬元)		
	2012-13 (實際)	2013-14 (實際)	2014-15 (修訂預算)
香港接線	1,989.8	4,237.3	4,296.5
香港口岸	1,258.6	1,919.8	3,394.5
屯門至赤鱲角連接路[註]	323.7	1,729.9	4,871.8

註 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19.1億元和工務計劃項目6857TH屯門至赤鱲角連接路建造工程的447.98億元。

路政署透過現有人員調配，以及顧問的協助，以監察這些工程項目的落實。

據運輸及房屋局局長於今年1月16日在立法會交通事務委員會所述，三地政府聯合工作委員會(「三地委」)認為，整項港珠澳大橋工程要在2016年年底或之前完工，難度甚大。三地委及港珠澳大橋管理局會對項目的工程計劃進一步作出深入及客觀的分析。此外，廣東省發展和改革委員會主任李春洪在今年2月10日舉行的廣東省第十二屆人民代表大會第三次會議的記者會上表示，由於港珠澳大橋工程遇到很多不可預見的困難及技術問題，要項目在2016年年底或之前投入服務看來非常困難。

至於香港的本地工程，根據目前的進度，香港口岸及香港接線項目可能無法在2016年年底或之前完工。路政署現正就預計的完工日期進行檢討。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6008)

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：

有關正施工的鐵路項目，過去五年，請按年份及鐵路項目，分別列出下列分項數字或資料：

a) 工地中各種空氣污染物數值；
b) 改善空氣質素，及減少空氣污染物的措施及所涉開支和人手資源；
c) 噪音分貝；
d) 緩減噪音措施，及所涉開支和人手資源；
e) 工業意外個案數字，及所涉受傷和死亡人數；
f) 減少工業意外的措施，及所涉開支和人手資源；
g) 污水產生量；
h) 減少污水產生量的措施，及所涉開支和人手資源；
i) 廢物產生量；及
j) 減少廢物產生量的措施，及所涉開支和人手資源。

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：178)

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。

鐵路項目對水質可能造成的主要影響包括工地的徑流及排水、開挖隧道排放的廢水，以及工人排放的污水。就此採取的消減措施包括：設置排水槽、堤壆或沙包防護屏障，把雨水轉引至清除沙泥設施；收集及處理廢水後才排放；以及確保施工過程符合《水污染管制條例》。

在部分工地，疏浚／挖掘、小型改動海堤和打樁的施工過程，均可能引致懸浮沉積物流入周邊水體。就此採取的消減措施包括：設置防滲圍堰，把疏浚／挖掘的施工過程分隔起來，以及利用隔泥幕，把進行改動海堤及打樁工程的區域圍封起來。

鐵路項目的建造工程所產生的主要廢料包括惰性拆建物料、工人丟棄的一般垃圾，以及維修保養建築機械及設備產生的化學廢料。

我們已考慮如何再用惰性拆建物料，把部分物料於工地用作回填物料，多餘的物料則從工地運走，用於其他地方，例如把石料用在本地填海及填土工程，以及把填料運送至政府設置的公眾填料接收設施，供本地或內地的其他工程使用。建築工人丟棄的一般垃圾會透過在工地實施的廢物管理措施，作出有效控制和處置，而由使用清潔液、潤滑劑及燃料產生的化學廢料，則會根據《廢物處置(化學廢物)(一般)規例》處理、貯存和處置。

實施上述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。

過去5個財政年度，廣深港高速鐵路香港段、西港島線、南港島線(東段)、觀塘線延線及沙田至中環線的工地工業意外及傷亡情況表列如下：

鐵路項目	**2010-11年度至2014-15年度 (截至2014年12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	481	3	478
西港島線	178	1	177
南港島線(東段)	202	0	205
觀塘線延線	45	0	45
沙田至中環線	115	1	114

- 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：6049)

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：

(1) 現時中環灣仔繞道和東區走廊連接路各部分工程（包括由灣仔發展計劃第二期及中環填海計劃第III期負責興建的項目）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 (議員問題編號：355)

答覆：

(1) 中環灣仔繞道和東區走廊連接路工程項目共分13份合約施工。該工程項目在2009年年底開始動工，五份合約已完成，而餘下八份合約的工程亦在全速施工中。截至2015年2月底，整體完工率約為50%。

未來數年，該項目會進行大量複雜的海事及道路工程。日後仍會出現很多困難及不可預見的情況，尤以東區走廊連接路工程為然，有關工程涉及東區走廊北角段現有橋樑構築物的重建及改善，情況複雜，而與此同時有關道路亦須維持二十四小時通車。

這工程項目過去曾出現不可預見的情況，如天氣較預期更惡劣及隔牆較預期厚，類似情況在餘下的填海工程中可能再次出現。此外，由於未來有些工程須在高速道路旁及毗鄰住宅區進行，亦可能會出現其他風險，包括就東區走廊實施的主要臨時交通安排而進行的準備工程需時長於預期，以及因應公眾對施工的滋擾日益關注而須採用較複雜的施工程序。若風險變成事實，中環灣仔繞道的施工計劃可能會受到影響。

鑑於日後面對的多重困難及不確定因素可能會引致工程延誤，路政署會繼續與其顧問工程師及駐工地人員一起密切監察工程的進度，並致力採取適當措施去加快工程，例如改善施工方法和程序，以期中環灣仔繞道可盡早啟用。

(2) 維多利亞公園(維園)的植樹工程進度令人滿意。截至2015年2月底，共有235棵樹移植至苗圃，另55棵樹移植至維園的其他合適地點，現餘下一棵樹將於2015年在維園範圍內進行移植。已完成移植的樹木存活率約為95%，而在維園移植樹木的預算開支為2,100萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6050)

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：

(1) 政府推展磅巷扶手電梯項目的進度為何？至今用於這項目的分項開支為何？
(2) 署方會否計劃就其優化方案展開公眾諮詢？若會，具體工作計劃及預算開支為何？若不會，原因為何？
(3) 政府預計甚麼時候可正式決定是否落實上述項目，及提交工程開支、日後維修保養費用的估算及工程時間表，並決定是否就工程開支向立法會財務委員會申請所需撥款？

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：356)

答覆：

經分析公眾對磅巷自動扶梯連接系統原來方案的意見後，路政署制定了初步優化方案，以處理公眾關注的事項，並於2015年1月諮詢中西區區議會的意見。中西區區議會普遍支持該方案，並要求我們盡早就方案再諮詢公眾。本署現正安排舉行公眾論壇，就項目的推展作出諮詢，在取得廣泛的共識之後，我們便會製備落實項目的時間表和開支預算。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6051)

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：

(1) 過去一年，路政署共接獲多少宗行人路路陷的報告或投訴？請按區議會分區列出個案詳情、路陷原因、傷亡數字及用於維修的開支；及
(2) 過去一年，為鋪設行人路採購環保磚的數量及開支為何？

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：357)

答覆：

(1) 2014年，就其轄下的行人路，路政署共接獲公眾五宗路陷報告／投訴。這五宗路陷個案的成因均為地下泥土受到侵蝕。

當中兩宗在九龍城及油尖旺區發生的個案，與附近的建造工程處理不當有關，沒有接報有人受傷。有關工地的負責人已即時維修損毀的行人路。

另外兩宗在荃灣及油尖旺區發生的個案因地下管道受損引起，沒有接報有人受傷。個案已分別由路政署及渠務署進行維修，維修費用分別約為3,600元及10,000元。

餘下的一宗在灣仔區發生，有一人受傷。附近建築工地的承建商已即時維修損毀的行人路。政府現正就路陷事件的成因進行調查。

(2) 2014年，路政署鋪設轄下行人路約用了158 800平方米環保磚，所費開支約為8,770萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6052)

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：

就屯門公路重建及改善工程：

1. 政府有否就屯門公路伸縮縫駁位有螺絲釘凸起引致車輛爆胎事件接獲任何索償要求？請提供索償個案數目、處理機制及涉及開支；該等個案是否已完成索償程序；
2. 屯門公路於2014年共有多少次水浸報告？請按發生日期列出事發日期、當日雨量及水浸原因；及
3. 若水浸原因與屯門公路重建及改善工程有關，政府所作的跟進行動及相關開支為何？

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：358)

答覆：

1. 我們接獲據稱因屯門公路上的伸縮縫駁位欠妥致造成損壞而提出的賠償申索共有14宗，所有個案均按既定程序處理。當中十宗申索已解決，餘下四宗正在處理中，至今未有賠償須由政府支付。

2. 2014年3月30日，屯門公路近屯門閣和小欖分別發生兩宗局部地區水浸事件。據調查所得，當日天文台曾發出黑色暴雨警告訊號，並錄得每日總雨量186.5毫米。水浸事件的起因是豪雨期間從毗鄰土地沖下泥石，造成道路排水渠淤塞。

3. 局部地區水浸事件的起因是豪雨期間從毗鄰土地沖下泥石，造成道路排水渠淤塞，並非由屯門公路的重建及改善工程引起。事件發生後，路政署已徹底檢查溝渠及道路排水渠，以確保道路排水系統運作正常。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6054)

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：

路政署去年於各分區接獲由市民或其他政府部門，與單車徑有關的投訴數字及投訴內容為何？署方去年完成修葺的單車徑長度及開支為何？

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：360)

答覆：

2014年，路政署共收到150宗關於單車徑設施損壞的投訴。有關單車徑的總長度約為24.4公里，維修及重修工程的總開支約2,570萬元。投訴的詳情如下：

地區	投訴數目	投訴內容
離島	1	路面損壞
大埔	10	路面凹凸不平、管狀標記損壞
北區	7	路面凹凸不平、管狀標記損壞
元朗	40	護柱損毀、進水渠蓋損壞、交通標誌損壞、路面凹凸不平
屯門	21	護柱損毀、進水渠蓋損壞、路面凹凸不平
沙田及將軍澳	30	路面凹凸不平
西貢	41	路面損壞、管狀標記損壞
總計	**150**	

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6055)

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：

(1) 沙田至中環線土瓜灣站的施工進度為何？工地內的J2井及引水槽是否已被遷走？若是，該些古物現時存放在甚麼地方及狀況如何？若否，該些古物將於甚麼時間被遷移？

(2) 行人隧道C區南端遺跡的現時狀況為何？進一步商討該遺跡的保育工作計劃及時間表為何？

(3) 其餘獲原址保留的古物／遺跡現時的狀況為何？

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：361)

答覆：

(1) 土瓜灣站隧道鑽挖機豎井的挖掘工程已經完工。土瓜灣站至何文田站隧道工程的首部隧道鑽挖機正在豎井內進行安裝。土瓜灣站餘下施工範圍內的大型挖掘工程正在進行中。

在古物古蹟辦事處(古蹟辦)的密切監督下，土瓜灣站地段內的J2井及相關的引水槽已在作出適當記錄後由人手拆件。水井和引水槽的組件現由沙中線承建商委聘的考古專家團隊保管，以便進行詳細研究，並撰寫考古報告提交古蹟辦。

(2) 古物事務監督(即發展局局長)於2014年12月8日就土瓜灣站遺蹟的保育方案作出決定，將大部分的遺蹟予以原址保留。目前，行人隧道C區南端發現的石砌構築物會在原址保留。原址保留的石砌構築物和其他考古遺蹟位於已預留作為宋皇臺公園的用地。政府會研究在公園內提供合適的設施，以全面展示這些構築物及其他遺蹟。

(3) 原址保留的考古遺蹟會以保護物料回填。截至2015年3月底，在古蹟辦的密切監督下，逾半數原址保留遺蹟的保護工程已經完工，餘下的保護工程正在進行中，並將於2015年5月或之前完工。

- 完 -

答覆編號

THB(T)246

管制人員的答覆

(問題編號：6072)

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：

本人一直跟進香港仔黃竹坑道北行香港仔隧道入口巴士站附近的行人無障礙設施的工程進度，於2015-2016年度，有關工程項目的相關工作計劃和工作時間表是甚麼？

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：262)

答覆：

在黃竹坑道近南風道的高架行人道(路政署結構編號H116)加建標準斜道是「人人暢道通行」計劃下的項目之一。該項加建工程的詳細設計正在進行中，並會在2015-16年度繼續。待完成詳細設計及招標程序後，建造工程便會展開。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4742)

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：

政府當局可否告知本會，在2015-16年度專責監督沙中線工程的鐵路拓展部1-2的人手編制及全年預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員 (議員問題編號：142)

答覆：

路政署透過內部人員調配，以及監察及核證顧問的協助，以監察沙中線工程項目的落實。鐵路拓展部1-2負責紅磡至金鐘段的規劃及落實，以及沙中線項目一般事宜的協調工作。截至2015年3月，該部有一名總工程師／鐵路拓展1-2、三名高級工程師及四名工程師，薪酬預算總開支為800萬元。該部亦有若干支援人員，但該等人員不單為鐵路拓展部1-2提供服務，亦服務鐵路拓展處的其他分部。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5348)

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：

1. 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。
2. 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。
3. 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。
4. 屯門公路巴士轉乘站啟用至今，其成效為何；於2015-2016年度，屯門公路巴士轉乘站涉及的開支及人員為何；當局會否計劃在其他道路興建巴士轉乘站，其詳情及涉及開支為何。
5. 青山公路–青山灣段的擴闊工程進行研究的詳情如何，預計工程開展日期為何；過去五年，當局有否在受工程影響的區域進行公眾諮詢，其詳情及涉及開支為何；2015-2016年，當局會否繼續在受工程影響的區域進行公眾諮詢，其詳情及涉及開支預算為何。
6. 屯門公路的重建及改善工程，其工程進度如何；於2015-2016年度，上述工程涉及開支及人員及預計完成日期分別為何。
7. 屯門公路市中心段的交通改善工程，其工程進度如何；於2015-2016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 (議員問題編號：177)

答覆：

1.及2.　港珠澳大橋各個工程項目的預算開支如下：

項目	預算總開支 (百萬元)
港珠澳大橋的主體 (位於內地水域)	9,280 (港方承擔部分)
香港口岸	30,434 (我們正尋求立法會批准，把核准項目預算調高至 35,895 百萬元。)
香港接線	25,047
屯門至赤鱲角連接路	46,708

據運輸及房屋局局長於今年1月16日在立法會交通事務委員會所述，三地政府聯合工作委員會(「三地委」)認為，整項港珠澳大橋工程要在2016年年底或之前完工，難度甚大。三地委及港珠澳大橋管理局會對項目的工程計劃進一步作出深入及客觀的分析。此外，廣東省發展和改革委員會主任李春洪在今年2月10日舉行的廣東省第十二屆人民代表大會第三次會議的記者會上表示，由於港珠澳大橋工程遇到很多不可預見的困難及技術問題，要項目在2016年年底或之前投入服務看來非常困難。

至於香港的本地工程，根據目前的進度，香港口岸及香港接線項目可能無法在2016年年底或之前完工。路政署現正就預計的完工日期進行檢討。另外，屯門至赤鱲角連接路的南面連接路預期與港珠澳大橋啟用的時間銜接，而北面連接路則預定於2018年完工。

港珠澳大橋的主體工程由設於內地的港珠澳大橋管理局負責監督。路政署一直調配現有人員監督香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路的工程，並由其委聘的顧問公司予以協助。

3. 「博愛交匯處改善工程」在2012年11月動工，預定於2016年首季完工。連接博愛行車天橋南行車道與元朗公路的地面路段的連接路由2015年2月起開放予公眾使用。此項目的預算開支為2.64億元。管理此項目和監督有關建築工程由路政署調配的內部人員負責，並由顧問公司協助合約管理的工作。

4. 屯門公路巴士轉乘站（轉乘站）現時為25條固定專利巴士線提供轉乘服務，每日平均約有24 000名乘客使用，使用往屯門方向轉乘站的乘客約有14 000名，往九龍方向則有約10 000名。轉乘站一直運作暢順，甚受居民歡迎。

屯門公路轉乘站工程在2015-16年度的預算開支約為1,700萬元。工程的設計及監督工作由路政署委聘的顧問公司執行，監督項目的實施由路政署調配的現有人員負責。

運輸署及專利巴士公司會繼續密切監察屯門公路轉乘站的運作和屯門及元朗區的乘客需求。運輸署會繼續與巴士公司研究在其他合適地點增設優化的交匯處設施。

5. 路政署於2012年6月至2014年6月期間，就「青山公路–青山灣段擴闊工程」進行勘測研究，探討有關道路擴闊工程建議的工程可行性，現時正就工程進行詳細設計。路政署於2014年1月根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)把建議的道路計劃刊憲，其後處理收到的反對書；待獲授權進行建議的道路計劃後，便會尋求撥款以落實計劃。

路政署在勘測研究期間，於2013年2月至12月進行公眾諮詢，其後在詳細設計階段亦由2014年1月起進行公眾諮詢，徵詢了包括屯門區議會和路段沿線屋邨居民在內的不同持份者的意見。2015-16年度，路政署會繼續調配現有人員諮詢屯門區議會，以及視乎需要諮詢其他持份者。

6. 「屯門公路的重建及改善工程」在2014年12月大致完成。有關的建造工程在2015-16年度的預算開支約為1.87億元，主要用於結清工程計劃的賬戶和進行餘下的工程。工程的設計及監督工作由路政署委聘的顧問公司執行，監督項目的實施則由部門調配的現有人員負責。

7. 「屯門公路市中心段交通改善工程」在2014年2月大致完成。這項目的建造工程在2015-16年度的預算開支約為4,000萬元，主要用於結清工程計劃的賬戶和進行餘下的工程。工程的設計及監督工作由路政署委聘的顧問公司執行，監督項目的實施則由部門調配的現有人員負責。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5349)

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：

1. 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；2015-2016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。
2. 2015-2016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；於2015-2016年度，上述工程涉及開支及人員及預計完成日期分別為何。
3. 蓮麻坑路西段及東段擴闊工程進行研究的詳情如何，預計工程開展日期為何；過去五年，當局有否在受工程影響的區域進行公眾諮詢，其詳情及涉及開支為何；2015-2016年，當局會否繼續在受工程影響的區域進行公眾諮詢，其詳情及涉及開支預算為何。

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：177)

答覆：

1.及2.　我們現正檢討屯門西繞道工程項目，期間會顧及最新的交通預測、屯門區議會及其他持份者的意見。2015年3月3日，我們向屯門區議會匯報連接屯門40區與青田路的繞道修訂走線。我們會因應屯門區議會的最新意見，進一步檢討屯門西繞道工程項目，包括檢討繞道的工程計劃及預算開支。監督這個工程項目的工作由路政署調配現有人手負責。

3.　至於擬議的蓮麻坑路西段(由平原河至坪輋路)及東段(由松園下至蓮麻坑)的擴闊工程，路政署已委聘顧問公司，自2014年3月起進行研究。顧問公司正就西段的擬議道路擴闊工程進行詳細設計，東段的擬議道路擴闊工程方面，則正在進行詳細設計前的環境影響評估。兩個路段的擬議道路擴闊工程的工程計劃會在詳細設計階段定案。

2014年，路政署就擬議的蓮麻坑路西段擴闊工程進行公眾諮詢，蒐集持份者對初步設計方案的意見。2015-16年度，路政署計劃徵詢北區區議會對擬議擴闊工程的意見；如有需要，亦會諮詢其他持份者。有關工作由路政署調配現有人手負責。

2014-15年度及2015-16年度，預算顧問費用的開支分別為140萬元和250萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5350)

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：

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；2015-2016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 (議員問題編號：177)

答覆：

多年來，政府因應平等機會委員會的建議，為公共行人道(即由路政署保養的公共行人天橋、高架行人道及行人隧道)設置無障礙通道設施(稱為「原有計劃」)。原有計劃餘下的154個項目仍在繼續進行，預計當中大部份會如期在2018年或之前分階段完成。截至2015年2月28日，這些項目有10個已經完工，74個在施工中，35個預期會在2015-16年度動工。至於餘下的35個項目的建造工程，則會在完成設計並獲區議會支持之後盡快展開。

2012年8月，政府推出新的「人人暢道通行」計劃，進一步優化現時由路政署保養的公共行人道的無障礙通道設施。公眾人士提出了在約250條公共行人道設置升降機的建議。我們在2013年上半年就落實區內由公眾提出的建議的優次，諮詢全港18區區議會。每區區議會已選出三條公共行人道為優先進行的項目(稱為「擴展計劃」)。我們已大致完成由區議會選出的優先項目的技術可行性研究及勘察研究工作，並於2014年首季向各個區議會匯報研究結果和初步建議。經確定技術可行並獲有關區議會支持的項目已展開詳細設計工作，預計大部份的建造工程會於2017至2018年期間陸續完工。截至2015年2月28日，這些優先項目有一個在施工中，46個預期會在2015-16年度動工。至於餘下的10個優先項目的建造工程，則會在完成勘察研究及設計工作並獲有關區議會支持之後盡快展開。

2011-12、2012-13、2013-14及2014-15年度，用於實施「人人暢道通行」計劃的開支分別為660萬元、2,850萬元、2.322億元及5.584億元(預算數字)，有關開支用於進行技術可行性研究／勘察研究、設計、建造工程及監督建造工程。2015-16年度，「人人暢道通行」計劃的預算開支為8.40億元。監督「人人暢道通行」計劃的實施則由政府調派現有人手負責。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)251

管制人員的答覆

(問題編號：5351)

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：

1. 去年政府當局發表《鐵路發展策略2014》，其落實時間表為何，其詳情、涉及開支及人員為何。
2. 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，其最新開支預算分別為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：178)

答覆：

1. 根據《鐵路發展策略2014》提出的規劃參考，擬議的七個鐵路計劃的初步建議落實時間及初步預算開支如下 –

鐵路計劃	規劃參考下的 初步建議落實時間	按2013年價格計算的 初步預算開支 (十億元)
(I) 北環線及古洞站	2018年 – 2023年	23
(II) 屯門南延線	2019年 – 2022年	5.5
(III) 東九龍線	2019年 – 2025年	27.5
(IV) 東涌西延線	2020年 – 2024年	6
(V) 洪水橋站	2021年 – 2024年	3
(VI) 南港島線(西段)	2021年 – 2026年	25
(VII) 北港島線	2021年 – 2026年	20

個別鐵路計劃的實施須視乎有關計劃的詳細工程、環境和財務研究結果，以及最新的客運需求評估、當時可供運用的資源和住宅發展的進度而定。預算開支只屬初步建議，仍會依據個別鐵路計劃在詳細規劃階段進行的深入研究結果作出檢討。

至於所需人手，路政署已調配內部人員實施《鐵路發展策略2014》建議的鐵路計劃。

2. 下表所列為就香港鐵路有限公司(港鐵公司)所述，各項鐵路計劃截至2014年年底的施工進度、目標啟用日期及預算開支 –

項目	實際施工進度[(a)] (已完成%)	目標啟用日期	預算開支
廣深港高速鐵路香港段(高鐵香港段)	74	2017 年年底[(b)]	港鐵公司於2014年8月11日宣布，高鐵香港段的造價估算為715.2億元(按付款當日價格計算)，高於核准項目預算的668億元。在其監察及核實顧問(監核顧問)協助下，路政署已根據港鐵公司提供的資料，完成檢討港鐵公司造價估算的工作。路政署已敦促港鐵公司，按照港鐵公司獨立董事委員會的報告及路政署的檢討結果，重新檢視造價估算。港鐵公司會就造價估算再次作出檢視，預計有關工作會在2015年第二季完成。
南港島線(東段)	80	2016 年年底	152 億元(按付款當日價格計算)[(c)]
觀塘線延線	77	2016 年年中	53 億元(按 2009 年的價格計算)[(c)]
沙田至中環線(沙中線)	23	大圍至紅磡段：2019 年 紅磡至金鐘段：2021 年	整個沙中線項目的核准項目預算為 798 億元(按付款當日價格計算)。港鐵公司估計，由於受到土瓜灣站的考古及保育工作影響，大圍至紅磡段會造成最少 41 億元的額外開支。港鐵公司現正就整個沙中線項目的支出進行檢討，以便送交路政署審核。

註：

(a) 鐵路項目的進度是以該等項目佔預算開支的百分率顯示。

(b) 根據委託協議，項目預定於2015年8月完工。港鐵公司於2014年5月宣布，新的目標啟用日期定於2017年年底。在其監核顧問協助下，路政署已完成檢討港鐵公司提出的修訂工程時間表的工作，並已於2014年10月書面告知港鐵公司有關署方的評估。總括來說，路政署的評估結果認為港鐵公司須抓緊關鍵

工程合約的進度，並確保在整個工程期間符合多項主要條件，才可達到修訂工程時間表，當中包括各承建商繼續盡最大努力推展承辦的合約工程，以及多個就隧道和西九龍總站工程的關鍵工序的假設工作生產量能夠持續達標等。近期，路政署已就某些關鍵工程合約的進度持續滯後的情況向港鐵公司表示深切關注，並敦促港鐵公司採取有效措施以期追回滯後進度。港鐵公司表示，現正檢視工程時間表及相關的風險，預計有關工作會在2015年第二季完成。

(c) 由於南港島線(東段)及觀塘線延線屬擁有權項目，由鐵路工程延誤造成的額外開支將由港鐵公司承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：7075)

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：

港鐵沙中線沿線發現的宋代古蹟遺址，港鐵公司會否因上述遺址更改沙中線工程設計，如會，其增加開支為何。

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：175)

答覆：

古物事務監督(即發展局局長)於2014年12月8日就土瓜灣站遺蹟的保育方案作出決定，將大部分的遺蹟予以原址保留。港鐵公司現正就土瓜灣站的設計及施工次序進行修訂。原址保留的遺蹟位於已預留作為宋皇臺公園的用地，政府會研究在公園內提供合適的設施，以全面展示這些考古遺蹟。港鐵公司亦正在修訂土瓜灣站的設計，以便預留彈性，日後可於土瓜灣站的大堂陳列部分出土文物。

港鐵公司估計，受到土瓜灣站的考古及保育工作影響，沙中線大圍至紅磡段工程至少延誤11個月，並額外增加至少41億元的開支。港鐵公司現正就整個沙中線項目的支出進行檢討，以便送交路政署審核。

- 完 -

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：

據悉，2014年，4份工程合約未有按議定計劃展開，箇中出現的問題是甚麼？會否影響最後開支和落成日期？

提問人：潘兆平議員 (議員問題編號：3126)

答覆：

正如路政署的管制人員報告所述，在2014年，13份工程合約中四份未有按議定計劃展開。

其中一份合約為西九龍填海發展的道路改善工程(第一期)。該項目的撥款建議已於2015年1月9日獲立法會工務小組委員會通過，並於2015年2月27日獲財務委員會核准，獲核准的項目預算為8.458億元。合約已於2015年3月以6.5億元的合約價格批出。原來計劃於2014年7月開始施工，並於2017年年底或之前完工。然而，由於項目取得撥款批准的時間較預期長，工程只可在2015年3月動工，並在2018年年中或之前完工。

餘下三份合約屬於港珠澳大橋香港口岸的基建及建築工程合約，而三份合約當中，兩份已分別於2015年2月及2015年3月以合約價格22.596億元及76.572億元批出，另外一份則正在招標。

據運輸及房屋局局長於今年1月16日在立法會交通事務委員會所述，三地政府聯合工作委員會(「三地委」)認為，整項港珠澳大橋工程要在2016年年底或之前完工，難度甚大。三地委及港珠澳大橋管理局會對項目的工程計劃進一步作出深入及客觀的分析。此外，廣東省發展和改革委員會主任李春洪在今年2月10日舉行的廣東省第十二屆人民

代表大會第三次會議的記者會上表示，由於港珠澳大橋工程遇到很多不可預見的困難及技術問題，要項目在2016年年底或之前投入服務看來非常困難。

至於香港的本地工程，根據目前的進度，香港口岸及香港接線項目可能無法在2016年年底或之前完工。路政署正檢討預計的完工日期。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4118)

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：

在2015-16年度需要特別留意事項中，提及會繼續就清水灣與匡湖居之間的一段西貢公路分隔車道工程及蠔涌區內通路改善工程。當中所涉及的開支、工程進度、工程設計、工程間的交通安排、工程時間表的詳細資料如何？

提問人：葛珮帆議員 (議員問題編號：81)

答覆：

「清水灣道與匡湖居之間的一段西貢公路分隔車道工程及蠔涌區內通路改善工程」項目的範圍包括(a)沿清水灣道與新西貢公路之間一段現有西貢公路增建往西貢方向的雙線車道，及重建該段往九龍方向的現有車道；(b)擴闊南邊圍迴旋處與北圍之間一段西貢公路，由雙線不分隔車道改為雙程雙線分隔車道；(c)建造一條橫跨蠔涌河的連行人道的行車橋，並清拆現有連行人道的行車橋；(d)在鄰近南邊圍迴旋處建造一條行人天橋，橫跨擴闊後的西貢公路；(e)改善一段現有蠔涌路；(f)擴闊現有鹿尾村路及重新定線，並延建以連接蠔涌路；(g)安裝隔音屏障；(h)拆卸並重置一間鄉公所、一間公廁和兩個垃圾收集站；以及(i)相關的土木及道路工程、斜坡及土力工程、公共照明設施、渠務及水務工程和環境美化工程。

按付款當日價格計算，工程計劃的預算開支是17.744億元。我們已完成工程計劃的詳細設計，若在2014-15年度立法會會期內獲財委會批准撥款申請，我們計劃在2015年第三季展開建造工程，並在2020年年底或之前完工。

在施工期間，我們會實施臨時交通管理措施、交通改道及其他安排，以配合建造工程。為盡量減低施工期間對區內現有道路網絡交通的影響，我們會在繁忙時間維持現有行車道來往方向的行車線數目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4173)

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：

就署方維持完善的道路網絡，並特別着重安全及可用性的工作，請提供以下資料：

1. 過去三年，署方收到路陷的投訴個案數目為何、當中多少人因而受傷、涉及的地點為何（以清單列出）、維修有關路段涉及的開支總金額為何；
2. 過去三年，署方有否定期在各行人路段及因應個別地盤進行挖地基工程，監察行人路下的泥土狀況、署方如何選取有關的檢查的路段、檢查的總次數為何、當中有多少個地點因而需要進行維修工程（以清單列出涉及的地點）；
3. 現時負責監察行人路下的泥土狀況的員工總人數為何、完成一個路段的檢查平均所需要的時間為何？

提問人：鄧家彪議員 (議員問題編號：2)

答覆：

1. 2012至2014年期間，就其轄下的行車道及行人路，路政署共接獲公眾提出的37宗路陷報告／投訴。大部分個案的路陷成因複雜，主要與地下管道損毀(如突然爆水管及排水管坍塌)以致地下泥土流失，或附近建築工地的工程有關。在37宗個案中，路政署為22宗進行維修工程，開支總金額約為140萬元。餘下個案則由其他有關方面跟進。

現將該37宗報告／投訴個案的詳情表列如下：

年度	按分區劃分的地點	接獲報告／投訴個案的數目	受傷人數
(A) 行車道			
2012	中西區	1	0
2013	油尖旺	1	0
	中西區	4	0
	灣仔	1	3

年度	按分區劃分的地點	接獲報告／投訴個案的數目	受傷人數
	屯門	1	0
	元朗	1	0
2014	中西區	7	0
	灣仔	2	0
	九龍城	7	0
	觀塘	1	0
	屯門	6	0
(B) 行人路			
2012	-	0	-
2013	-	0	-
2014	灣仔	1	1
	油尖旺	2	0
	九龍城	1	0
	荃灣	1	0
	總計	**37**	**4**

2. 路政署定期每一至三個月(視乎位置及行人流量)檢查轄下的行人路一次，並安排進行適當的維修，使行人路的狀況保持安全及良好，可供道路使用者使用。此外，路政署每六個月對行人路進行詳細檢查一次，查驗路面及結構狀況。收集得來的數據將用於規劃中、長期行人路維修工程。雖然進行了這些預防措施及維修工程，路陷仍可能偶爾因地下泥土受到侵蝕而發生(其常見原因為地下管道損毀或附近建築工地進行工程)。2012至2014年期間，除了上文(1)所列的五宗行人路路陷個案外，路政署在定期檢查行人路時，未有發現路陷個案。

3. 路政署內部有370名專業及技術人員負責監察及監督其承建商執行定期公共道路(包括行人路)檢查和維修工程。檢查個別路段所需時間視乎不同因素，例如所佔面積、道路狀況及交通情況而會有所不同。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4066)

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：

就沙田至中環線及觀塘延線的進展，請告知本委員會：

1) 兩項鐵路工程能否按照預定進度完工？請提供目前預計兩項鐵路的預計完工及通車日期；
2) 2014-15年度及2015-16年度用以監督兩項鐵路工程項目確保能按時完工的開支分別為何？

提問人：黃碧雲議員 (議員問題編號：102)

答覆：

1) 沙田至中環線（沙中線）大圍至紅磡段方面，香港鐵路有限公司(港鐵公司)估計，由於受到土瓜灣站的考古及保育工作影響，完工日期要延遲最少11個月，以及造成最少41億元的額外開支。現時，沙中線大圍至紅磡段的目標通車日期是2019年。

   沙中線紅磡至金鐘段方面，通車日期很大可能會延遲至2021年，以預留彈性在會展站上蓋興建會議中心，以及配合灣仔發展計劃第二期的填海工程及中環灣仔繞道的隧道工程。

   由於受到工地處於人口稠密、交通繁忙及地下公用設施密集地區的局限，加上地底土質複雜造成的不確定因素，黃埔站的建造工程遭到延誤。港鐵公司現時把觀塘線延線的目標通車日期定為2016年年中。港鐵公司會繼續檢視工程的進度，並視乎需要修訂目標通車日期。

2) 路政署透過調配內部人員，密切監察沙中線及觀塘線延線工程項目的實施，又委聘一間顧問公司協助執行沙中線監察及核實(監核)的工作。在2014-15年度，顧問費用的總支出為2,280萬元，2015-16年度監核顧問服務的預算開支則為2,350萬元。

- 完 -

答覆編號

THB(T)257

管制人員的答覆

(問題編號：4803)

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：

就綱領中的由顧問公司進行的研究和其他工作，請告知本會該4個項目的資料，包括研究內容，每個研究涉及的開支及預計完成日期。

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：109)

答覆：

綱領下的顧問研究的名稱、預計總開支及預計完工日期表列如下 –

研究名稱	預計總開支 (百萬元)	預計完工日期
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	21.0	已完工
沙中線 – 建設、測試和調試階段的監察及核實(監核)顧問研究	191.4	2021年10月
廣深港高速鐵路香港段 – 建設、測試和調試階段的監核顧問研究	83.8	原來的監核顧問服務應於2016年首季結束。由於工程延誤，路政署會相應檢討監核顧問服務的時期
檢討及修訂《鐵路發展策略2000》	43.0	已完工

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4550)

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：

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；2015 至 2016 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 (議員問題編號：99)

答覆：

我們沒有各個鐵路項目的受影響居民數字。在過去 5 個財政年度(即 2010-11 至 2014-15 年度)，根據《鐵路條例》(第 519 章)就各鐵路項目提出的申索共有 407 宗。

由 2010-11 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 2.11 億元，平均每年約有 73 名人員被調派處理這 5 個鐵路項目。在 2015-16 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 5,000 萬元和 78 人。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3522)

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：

就新修訂的《商船(本地船隻)條例》(該條例)第51條訂明，香港水域內的任何本地船隻，均不得在任何一次持續3分鐘或以上，排放與力高文圖表上的2號陰暗色同等深色或較之更深色的黑煙。

截至目前為止，政府曾採取多少次執法行動？檢控數字為何？有關判刑為何？

提問人：陳克勤議員(議員問題編號：53)

答覆：

自該條例於2014年7月修訂後至2015年2月，海事處在特別行動中觀察過1 152艘船隻，並無在該等行動或其他例行巡邏期間發現排放過量黑煙的船隻。

如該條例(第548章)第51條遭違反，有關的本地船隻的船東、該船東的代理人及該船隻的船長，均屬犯罪。一經定罪，可各處罰款10,000元，如屬再犯，可處罰款25,000元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3523)

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：

根據綱領(5)，2015-16年度內，海事處會繼續從多方面探討改善香港環境的方法。有關改善廢物管理詳情如何？

提問人：陳克勤議員(議員問題編號：54)

答覆：

海事處政府船塢致力在辦公室日常運作中貫徹政府的環保管理政策，務求善用天然資源和能源。在使用物料方面，我們奉行並倡導「節約使用、物盡其用、循環再用、擇善而用」的原則，內容如下：

環保工作環境

為保存政府船塢的生態環境，政府船塢推行了下列環保措施：

(i) 回收有待棄置的輪機和設備的有用零部件；以及

(ii) 由持牌廢物收集商收集和處理政府船塢產生的工業廢物(包括輪機冷卻劑、用過的濾油器和熒光燈)，以作妥善處置。

使用再造紙

我們繼續呼籲員工多用再造紙而非原生紙。政府船塢在過去數年使用的A4紙張差不多全部都是再造紙。

處理用完的打印機碳粉盒／噴墨盒

所有用完的電腦打印機碳粉盒和噴墨盒經收集後會公開拍賣供循環再用。每年收集得供循環再用的碳粉盒和噴墨盒約1 000個。

廢物源頭分類計劃

政府船塢自2013年已加入大廈管理處籌辦的廢物源頭分類計劃，以便在源頭分類收集廢紙、膠瓶和鋁罐。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3529)

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：

根據綱領(5)，政府2015-16年度特別留意事項提出減少船舶燃料消耗量和廢氣排放量，請提供詳情及有關目標。

提問人：陳克勤議員(議員問題編號：60)

答覆：

海事處就減少船舶的燃料消耗量和廢氣排放量採取的措施包括：

(i) 使用環保引擎，其廢氣排放級別符合適用的國際海事組織排放規定；

(ii) 盡可能以最節能的模式和航速操作船隻；以及

(iii) 在切實可行的範圍內，在政府船塢提供岸上供電，以及為新船安裝使用岸上供電的系統。

鑑於政府船隊船隻眾多、船隻的建造用途和使用的引擎又各有不同，要就減少廢氣排放量和燃料消耗量制訂適用於每艘船隻的特定目標並不可行。待取得更多實施上述措施成效的數據後，我們會再研究制訂目標的可能性。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6938)

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：

過去5年，每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(議員問題編號：865)

答覆：

海事處各職級僱員在過去5年(2010至2014年)因工受傷的平均數目載列如下。過去5年並無因工死亡的個案。

職級	因工受傷	
	每年平均個案數目	每年平均百分比(%)*
技工	2.6	3.6
助理驗船督察	0.4	3.6
丈量員	0.2	5.0
文書助理	0.6	0.5
小輪助理員	8.0	3.8
小輪船長	0.2	0.4
一級海事督察	0.6	0.6
二級海事督察	2.0	1.9
海事主任	0.2	0.5
高級技工	0.4	1.1
高級小輪船長	0.4	0.7

職級	因工受傷	
	每年平均個案數目	每年平均百分比(%)*
高級機械督察	0.2	2.9
高級驗船督察	0.4	3.6
驗船督察	0.4	1.6
二級物料供應員	0.2	1.8
測量主任(輪機)	0.2	1.8
驗船主任	0.2	0.6
二級工人	1.2	3.6
一級監工	0.2	1.7
二級監工	0.6	7.5

*按照截至2014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) 迅速調查在工作期間發生的意外以查明肇事原因，並提出建議，盡量避免日後發生同類意外；

(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，以加強他們遵守職安健要求的意識。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5301)

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：

(a) 請列出最近5年香港註冊船舶噸位的具體數字。

(b) 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。

(c) 請列出2015-16年度實施《商船(本地船隻)條例》(該條例)(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 (議員問題編號：130)

答覆：

(a) 過去5年香港註冊船舶的總噸位載列如下：

年份	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31日	截至2015年3月11日
總噸位(百萬噸)	58.9	72.5	81.2	87.2	94.9

(b) 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
2010-11	388.7	531
2011-12	399.2	497
2012-13	417.7	499
2013-14	438.9	498
2014-15	474.4 (預算)	504

(c) 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確保本地船隻符合安全及環保規定。有關船隻須符合規定，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，會以發出警告及指示的方式處理，並會於指定期間內再作跟進。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由海事處現有員工執行，屬於常規職務，涉及的人手及開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5306)

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：

(a) 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2015-2016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。

(b) 請列出最近5年海事處動員應付的緊急事故的具體數字；請列出2015-2016年度海事處用於動員應付的緊急事故的人手數量及開支預算。

提問人：郭家麒議員(議員問題編號：135)

答覆：

(a) 調控船舶往來交通主要涉及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船隻航行監察服務系統監察船隻的航行情況，以及使用甚高頻無線電為船隻提供交通資訊。這些服務由海事處船隻航行監察中心提供。該中心的編制有59人。由於船隻航行監察服務屬其常規職務，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。這些服務由海事處輔航設備及繫泡小組提供。該小組的編制有29人。由於有關服務屬其常規職務，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

(b) 過去5年，海事處處理的緊急事故數目如下：

年份	2010	2011	2012	2013	2014
事故數目	96	109	126	125	132

緊急事故由海事處海港巡邏組負責處理。該組別的編制有97人。處理緊急事故屬其常規職務，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5309)

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：

1. 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。

2. 請列出過去5年海事處進行特別行動的詳情及涉及開支為何。

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：138)

答覆：

1. 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：

	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)
2010	140	86	44	33	149
2011	149	72	32	40	149
2012	149	59	40	63	105
2013	105	40	12	26	107
2014	107	43	8	36	106

2. 過去5年，海事處進行的特別行動次數載列如下:

	2010	2011	2012	2013	2014
安全運載乘客	7	7	7	17	17
安全運載貨物	6	6	6	4	4
安全航速	7	7	6	20	19
遵行《國際海上避碰規例》	6	6	6	7	9
安全研討會	2	2	3	2	2
總計	28	28	28	50	51

特別行動由海事處海港巡邏組執行。海港巡邏組的編制有97人。由於特別行動只屬其常規職務的一部分，這方面涉及的開支沒有詳細分列。

- 完 -

答覆編號

THB(T)266

管制人員的答覆

(問題編號：5320)

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：

(a) 請列出過去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；2015-16年度海事處用於定期檢查本地領牌船隻的預算。

(b) 請列出過去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；2015-16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。

(c) 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(議員問題編號：158)

答覆：

(a) 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。在由2013年4月至今進行的檢查中，海事處並無發現任何救生衣數目不足的情況。至於2012年11月前的情況，海事處並無現成數據。

在2015-16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。特許驗船師亦會根據《商船(本地船隻)條例》(第548章)的法例規定為本地領牌船隻進行驗船工作。

(b) 過去5年，檢查1艘本地船隻的平均時間約為2至6小時。預計在2015-16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。

(c) 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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6184)

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：

請列出政府船舶於過去5年的燃料消耗量、廢氣排放量、燃料開支，以及處理廢氣排放的開支。

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：288)

答覆：

所需資料載列如下：

財政年度	燃料消耗量	廢氣排放量		實際燃料開支
		硫氧化物(SOx)	可吸入懸浮粒子	
	升	公斤(約)	公斤(約)	百萬元
2009-10	2 284 563	194	4 533	10.10
2010-11	2 176 949	185	4 328	12.72
2011-12	2 267 929	193	4 507	15.17
2012-13	2 325 032	198	4 619	14.97
2013-14	2 156 974	183	4 286	15.03

廢氣排放的處理屬於船隻定期例行大修的一部分，涉及的開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6185)

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：

2012年10月1日發生南丫島附近撞船事故，海事處被指監管不力，工作量大但驗船人員不足。請列出由2012年事故發生後至今驗船人員數量的變化，驗船工作相關開支，以及整個驗船程序的平均需時。

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：289)

答覆：

海事處的本地船舶安全組負責檢驗本地船隻。在2013-14年度，該組共有16名專業人員，包括1名由另一組別臨時借調的人員。在2013-14年度，本地船舶安全組因應《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》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的工作，在2014-15年度開設了4個驗船督察和1個助理驗船督察職位，令本地船舶安全組的人員總數增至20名。在2014-15年度，按薪級中點估計的年薪值計算，該5個職位的員工費用為260萬元。在2015-16年度，本地船舶安全組負責檢驗船隻的專業人員的數目與2014-15年度相同。

過去5年，檢查1艘本地船隻的平均時間約為2至6小時。預計在2015-16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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6517)

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：

過去3年，遠洋輪船在香港停泊的每月平均次數為何？

提問人：郭家麒議員(議員問題編號：328)

答覆：

過去3年遠洋輪船在香港停泊的每月平均次數如下：

2012年： 2 560
2013年： 2 490
2014年： 2 510

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4574)

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：

就「外判員工」的聘用情況，請提供以下資料：

	2014-15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	(　)

	2014-15年度(截至最新情況)
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5天的人數 每週工作6天的人數	( ) ( )

( )括號為比較 2013-14年度同期的增減幅度的百分比

提問人：王國興議員 (議員問題編號：84)

答覆：

所需資料現提供如下：

	2014-15年度 (截至2015年2月28日)
使用外判服務的合約數目	4 817 (+44%)
支付予外判服務公司的總金額(百萬元)	187.390 (-11%)
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]	257 (+12%)
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、渡輪碼頭相關服務、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 (-) 172 (+105%) 76 (-46%) 0 (-) 6[註3](+20%)
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	海事處沒有備存外判員工聘用年期的資料。

	2014-15年度 (截至2015年2月28日)
• 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	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。
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	
曾以強制性公積金(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2013-14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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4575)

總目：　(100) 海事處

分目：　(000) 運作開支

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：

就「中介公司僱員」的聘用情況，請提供以下資料：

	2014-15 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	 ( )

	2014-15 年度（截至最新情況）
• 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5天的人數 每週工作6天的人數	( ) ( )

( )括號為比較2013-14年度同期的增減幅度的百分比

提問人：王國興議員(議員問題編號：85)

答覆：

所需資料現提供如下：

	合約類別	2014-15 年度 (截至 2015 年 2 月 28 日)
使用中介公司的合約數目	其他	17 (-10.53%)
	定期合約[註1]	17 (-50%)
支付予每間中介公司的合約金額(百萬元)	其他	0.012 至0.263 (不適用)

	合約類別	2014-15 年度 (截至 2015 年 2 月 28 日)
	定期合約	0.308 至2.37 (不適用)
每間中介公司的合約服務期	其他	6個月至 18個月[註2] (不適用)
	定期合約	19個月至33個月 (不適用)
中介公司僱員的人數	其他	39 (-7.14%)
	定期合約	17 (-15%)
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	- 0 (-100%) 39 (-4.88%)[註3] - - -
	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。
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。	

	合約類別	2014-15 年度 (截至 2015 年 2 月 28 日)
中介公司僱員佔該部門整體員工數目的百分比(%)	其他	2.76 (-8.61%)
	定期合約	1.2 (-16.67%)
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	0.46 (-13.21%)
	定期合約	1.39 (-4.14%)
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		
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5天的人數	其他	35 (-7.89%)
	定期合約	17 (-15%)
每週工作6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 (±0%)
	定期合約	0 (不適用)

( )括號為比較2013-14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. 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。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)272

管制人員的答覆

(問題編號：4576)

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：

就「非公務員合約僱員」的聘用情況，請提供以下資料：

	2014-15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	(　)

	2014-15年度(截至最新情況)
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2013-14年度同期的增減幅度的百分比

提問人：王國興議員 (議員問題編號：86)

答覆：

所需資料載列如下：

	2014-15年度 (截至2015年2月28日)
非公務員合約僱員的人數	19 (+73%)
非公務員合約僱員的職位分佈	2名合約海事監督 5名合約海事主任 6名合約驗船主任(輪機及船舶)／(船舶) 1名輪機主任(培訓) 1名航海主任(培訓) 3名辦公室主任 1名項目統籌主任(本地船舶)
非公務員合約僱員的薪酬開支	960萬元 (+104%)
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	 16 (+100%) 3 (0%) 0 (不適用) 0 (不適用) 0 (不適用) 0 (不適用)

	2014-15年度 (截至2015年2月28日)
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) 2 (不適用) 1 (-50%) 6 (+20%) 10 (+150%)
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	1.3 (+63%)
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	1.8 (+80%)
曾獲發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的員工人數	11 (+175%)
發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額	99.2 萬 (+575%)
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	1 (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	2,000 元 (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	19 (+73%) 0 (不適用)
每週工作5天的人數 每週工作6天的人數	19 (+73%) 0 (不適用)

( )括號為比較2013-14年度同期的增減幅度的百分比

- 完 -

答覆編號

THB(T)273

管制人員的答覆

(問題編號：4810)

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：

就特別注意事項中「加強本地載客船隻的安全，並採取適當的跟進行動」，請告知本會2015-16年度就此工作所採取的措施及開支為何。

提問人：胡志偉議員(議員問題編號：116)

答覆：

在2014-15年度，海事處已落實第一階段的5項提升海上安全的改善措施，即加強船員的瞭望工作、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，以及要求在駕駛室裝設水密門警報器。

政府正著手推行第二階段的工作，主要涉及在載客船隻安裝3種航行及通訊設備，即船舶自動識別系統(AIS)、雷達和甚高頻無線電話。政府會在2015-16年度就法例修訂建議諮詢立法會。

在敲定第二階段改善措施後，海事處會集中處理第三階段有關船長培訓和體能等事宜的改善措施。

為鼓勵業界及早在船上安裝AIS，海事處於2014年11月推出1項獎勵計劃，全額資助本地載客船隻安裝AIS，預計在2015-16年度涉及的開支為220萬元。海事處亦著手探討研發1款成人和兒童都合用的救生衣展開可行性，預計可在2015年年底完成，在2015-16年度涉及的開支為180萬元。

- 完 -

答覆編號

THB(T)274

管制人員的答覆

(問題編號：4856)

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：

2015-16年度運輸及房屋局局長、副局長及政治助理的薪酬及津貼預算為何？

提問人：陳志全議員 (議員問題編號：108)

答覆：

為編製財政預算，我們為局長、副局長及政治助理職位預留的2015-16年度薪酬開支分別為358萬元、250萬元和125萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4864)

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：

綱領指，運輸及房屋局(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。就此當局請以表列出過去3年及預算未來1年有關「人人暢道通行」的工程項目，當中涉及的開支、人手及位置為何？

提問人：陳志全議員 (議員問題編號：116)

答覆：

政府多年來一直在公共行人通道(即由路政署負責維修及保養的公共行人天橋、高架行人道和行人隧道)加設無障礙通道設施(「原有計劃」)，以回應平等機會委員會的建議。我們正繼續推展「原有計劃」餘下的154個項目，預計可按進度陸續至2018年完成大部分的項目。截至2015年2月28日，10個項目已經完成，74個項目正在施工，35個項目預計於2015-16年度展開。其餘35個項目的建造工程，在完成設計工作並獲區議會支持後將盡快展開。

政府於2012年8月推出「人人暢道通行」新計劃，以期進一步為由路政署負責維修及保養的現有公共行人通道加設無障礙通道設施。市民共建議在約250條公共行人通道加建升降機。我們於2013年上半年邀請18區區議會，就市民建議的區內新項目制定優次，各區議會分別選出3條公共行人通道作優先推行(「擴展計劃」)。我們已大致完成就各區區議會選定的公共行人通道進行的技術可行性研究及勘測工作，並於2014年首季向各區區議會匯報研究結果及初步方案。確定為技術上可行並獲區議會支持的項目的詳細設計工作已經展開，大部分的加建工程項目預計可分階段於2017至2018年完成。截至2015年2月28日，1個優先項目正在施工，46個優先項目預計於2015-16年度展開建造工程，其餘10個優先項目在完成研究及設計工作並獲區議會支持後將盡快展開建造工程。

在2012-13、2013-14及2014-15年度，「人人暢道通行」計劃的開支分別為2,850萬元、2.322億元及5.584億元(預算)，其中已計及進行技術可行性研究／勘探工程、設計工程、建造工程及監督工程的費用。2015-16年度的預算開支為8.4億元。

「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	橫跨干諾道中於無限極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
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

路政署結構編號	位置
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
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

路政署結構編號	位置
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	於藍田巴士總站及藍田港鐵站近匯景花園
KF44	橫跨協和街近祥和苑
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
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
KS12	橫跨彩虹道近樂善道
K36	於蒲崗村道橫跨龍翔道
K8	沿鳳舞街橫跨龍翔道
油尖旺區	
KS40	橫跨彌敦道近弼街

路政署結構編號	位置
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	橫跨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	橫跨青康路近美景花園
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	橫跨荃灣路近荔景邨
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

路政署結構編號	位置
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	橫跨大埔公路近火炭路
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在康樂園與泰亨之間
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及新興花園
NS77	橫跨大埔太和路近南運路

路政署結構編號	位置
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)
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	在屯門公路連接天橋N874近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
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
HF92及HF92A	橫跨東區走廊近鰂魚涌公園
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高架行人道
灣仔區	
HF85	在怡和街、邊寧頓街與糖街的交界處
HF154	橫跨告士打道及波斯富街近信和廣場
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
KS52	橫跨達之路近桃源街
KF97	橫跨大埔道近大窩坪道

路政署結構編號	位置
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	橫跨渡船街在登打士街交界
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
NF229	橫跨青山公路－葵涌段、葵涌道及梨木道交界
北區	
NF134	橫跨粉嶺公路近粉嶺港鐵站
NS51及NS128	橫跨馬會道近天平邨天美樓及智順里
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

路政署結構編號	位置
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	
NF288	在西樓角路近荃灣港鐵站A出口
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及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元朗西鐵站
NF376	橫跨屏廈路近天水圍西鐵站B出口

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4865)

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：

綱領指，運輸及房屋局(運輸科)負責聯同廣東省有關當局執行跨境車輛規管制度。就此，當局可否告知本會：

(a) 現時本港持有內地及香港跨境車輛牌照的數量為何？

(b) 以表列出，過去3年有多少跨境車輛在不同口岸出入境(包括深圳灣、落馬洲、文錦渡及沙頭角)的架次數量？

(c) 過去3年有多少內地跨境車輛透過自駕遊計劃來港的架次數量，當中來自的省份及地區分別為何？

提問人：陳志全議員 (議員問題編號：117)

答覆：

(a) 現時，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。跨境車輛須領有廣東省公安廳發出的「粵港澳機動車輛往來及駕駛員駕車批准通知書」及運輸署發出的封閉道路通行許可證，並辦妥內地其他單位所需的手續，才可來往粵港兩地。截至2015年2月28日，領有有效封閉道路通行許可證的香港跨境車輛有41 488部。

(b) 過去3年進出各邊境管制站的跨境車輛數目列於下表：

年份	邊境管制站			
	深圳灣口岸	落馬洲	文錦渡	沙頭角
2012	3 620 964	9 470 784	1 529 203	911 852
2013	3 665 512	9 320 776	1 593 910	964 293
2014	3 639 109	9 034 561	1 738 309	799 418

資料來源：入境事務處及香港海關

(c) 現時，沒有內地私家車以一次性特別配額進入本港。「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」第一階段在2012年3月推出，對象只限於進入廣東省的合資格本港私家車車主。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)277

管制人員的答覆

(問題編號：4866)

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：

綱領指，運輸及房屋局(運輸科)負責完成《鐵路發展策略2000》的檢討及修訂工作，並公布《鐵路發展策略2014》。當局可否告知，過去處理《鐵路發展策略2014》涉及的人手及開支為何，當中聘用的顧問公司、顧問費用、以及報告製作費用為何？

提問人：陳志全議員 (議員問題編號：118)

答覆：

《鐵路發展策略2000》的檢討及修訂和《鐵路發展策略2014》的制訂工作，由本局運輸科以內部資源處理。顧問研究的總開支為4,300萬元，包括顧問費用及製作報告。委聘的顧問公司為艾奕康有限公司。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4867)

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：

綱領指，運輸及房屋局(運輸科)負責委聘顧問進行的有關設立民航訓練學院的可行性研究、監督就在青衣西南部發展十號貨櫃碼頭進行的初步可行性研究和香港港口發展策略2030研究的完結工作。就此，局方可否交代相關工作涉及的人手及開支，當中委聘顧問研究的機構及費用為何？相關研究的結果對設立民航訓練學院、發展十號貨櫃碼頭、以及未來香港港口發展的立場為何？

此外，當局同時正在處理2012年10月1日南丫島附近撞船事故的各項跟進事宜，有關處理進度為何？

提問人：陳志全議員 (議員問題編號：119)

答覆：

民航處已委聘香港中文大學為顧問，進行成立民航訓練學院的可行性研究。顧問費用約為140萬元，研究報告預計於2015年完成。政府會在可行性研究有結果後，詳細研究成立民航訓練學院的細節安排。監督顧問研究的工作由現有人員執行，屬於常規職務，不涉及額外開支。

「青衣西南部十號貨櫃碼頭初步可行性研究」(可行性研究)及「香港港口發展策略2030研究」(2030研究)於2014年完成。可行性研究的顧問公司為艾奕康有限公司，而2030研究的顧問公司為彼安托亞太顧問有限公司。2014-15年度的開支約為86萬元。運輸科以現有人力監督該兩項研究，屬於常規職務，不涉及額外開支。可行性研究初步認為，在青衣西南部發展十號貨櫃碼頭在技術上是可行的，但2030研究的分析結果顯示該項目在財務及經濟的角度均不具成本效益，主要原因在於香港港口現時的預測吞吐量增長較以往預測的緩慢。2030研究預測香港的貨櫃吞吐量，直至2030年每年會持續有1.5%的增長。為了應付預計未來吞吐量的增長，必須提升現時貨櫃碼頭的處理能力及

相關基礎設施。2030研究建議採取一系列改善措施，包括將昂船洲公眾貨物裝卸區升級為現代碼頭設施；將內河碼頭泊位發展為遠洋及內河兩用設施；善用葵青貨櫃碼頭周邊的土地及提供更多駁船泊位，以提升營運效率和應付未來轉運量增長。2030研究估計，上述措施落實後，不建議於2030年前進行有關十號貨櫃碼頭的規劃。

政府現正與業界合作，以務實和漸進方式，跟進各項涉及港口和貨櫃碼頭的改善建議，以支援貨櫃碼頭和港口的有效操作。我們正檢視葵青貨櫃碼頭港口後勤用地的使用和管理事宜，並研究發展貨櫃車及中重型貨車停泊的多層停車場的可行性，以釋放更多土地，支援港口運作。相關研究正處於最後階段，並會於未來數月公布以諮詢業界。

為跟進《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》，運輸及房屋局局長(局長)在2013年5月成立「海事處制度改革督導委員會」(督導委員會)，督導海事處進行全面的制度檢討和改革、落實提升海上安全的改善措施、檢視及改進海事處的運作模式和工作程序，以及制訂該處的人力資源策略和培訓事宜。督導委員會至今已舉行15次會議。

在2014-15年度，海事處已落實第一階段的5項提升海上安全的改善措施，即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，以及要求在駕駛室裝設水密門警報器。政府現正着手推行第二階段的工作，主要涉及在載客船隻安裝3種航行及通訊設備，即船舶自動識別系統、雷達和甚高頻無線電話。鑑於規定安裝這些設備將會涉及法例修訂，政府會在2015-16年度就法例修訂建議諮詢立法會。此外，海事處已委託顧問，探討研發一款成人和兒童皆合用的救生衣的可行性，預計可在2015年年底完成研究。在確定第二階段的改善措施後，海事處會集中處理第三階段有關船長培訓和體能等事宜的改善措施。

此外，海事處已先後在2014年及2015年年初完成有關改善海事處運作模式和工作程序的第一及第二階段組織性檢討，現正跟進落實有關建議。同時，該處正採取改善措施，應對招募專業人員方面的困難，從而解決人手短缺的問題。

運輸科在2013年6月成立調查小組，就海事處人員可能行政失當及失職等情況，進行內部調查。調查小組已在2014年3月31日向局長提交報告，該報告已轉交公務員事務局適當跟進。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4868)

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：

綱領指，運輸及房屋局(運輸科)將繼續監督巴士服務重組的工作、繼續檢討專營巴士服務的票價調整安排，以及與專營巴士公司合作，安排調配環保巴士行走繁忙的道路。就此，當局請以表列出：

(a) 過去1年，涉及專營巴士服務重組的公司、路線及影響範圍為何；預算未來1年計劃進行巴士服務重組的路線及車輛數量為何？

(b) 過去1年，涉及專營巴士票價調整的公司、路線及影響範圍為何；預算未來1年計劃票價調整的巴士路線及車輛數量為何？

(c) 預算安排調配環保巴士行走繁忙道路的巴士路線、車輛數量、以及行走的繁忙路段為何？

(d) 過去3年，新巴士轉車站的位置及巴士路線為何，當中就建設轉車站涉及的人手及開支為何；預算未來1年會在什麼位置建設新巴士轉車站，涉及的巴士路線、人手及開支為何？

提問人：陳志全議員 (議員問題編號：120)

答覆：

(a) 運輸署每年均會處理專營巴士公司在巴士路線計劃(路線計劃)下提交的巴士路線重組建議。路線計劃可包括開辦新服務、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。運輸署會就建議諮詢當區區議會。在2014年，路線計劃涉及重組115條服務港島、九龍和新界的巴士路線。2014年巴士服務重組涉及的巴士公司、路線及地區如下：

巴士公司	路線數目	服務地區
九巴	72	港島、九龍及新界
新巴	11	港島及九龍
城巴(專營權1)	22	港島及新界
城巴(專營權2)	1	九龍及新界
龍運巴士	1	新界
由兩間巴士公司聯營	8	港島、九龍及新界
合計：	**115**	

註：

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

2015年擬議巴士服務重組涉及的巴士公司、路線及地區如下：

巴士公司	**擬於2015年重組的路線數目**	行走該等路線的車輛數目
九巴	70	470
新巴	14	127
城巴(專營權1)	15	123
城巴(專營權2)	1	14
由兩間巴士公司聯營	8	196
合計：	**108**	**930**

我們現正就2015年重組建議進行諮詢，預計約於2015年年中完成。我們會在考慮諮詢的結果後，決定重組涉及的巴士數目。

(b) 在2014年，只有九巴曾加價，加權平均加幅為3.9%，涉及318條路線。新的巴士票價由2014年7月6日起生效。該318條巴士路線所涉地區表列如下：

所涉地區	路線數目
九龍	69
新界	43
九龍及新界	196
九龍及港島	2
新界及港島	8
合計：	**318**

截至2015年3月中，運輸署沒有收到專營巴士公司提交的票價調整申請。

(c) 政府一直與專營巴士公司合作，以調配更多的環保巴士(符合歐盟二期或以上廢氣排放標準)行走繁忙路段。截至2014年12月31日，這類巴士的調配情況如下：

繁忙路段	所涉專營巴士路線數目[註]	調配專營巴士數目	符合歐盟二期或以上廢氣排放標準的專營巴士比率(%)
怡和街	55	526	100
軒尼詩道	97	930	100
金鐘道	106	925	100
德輔道中	72	682	100
彌敦道	89	1 220	99.8

註：不包括通宵專營巴士路線

在過去3年有兩個新的巴士轉乘站啟用，分別位於屯門公路(即屯門公路轉乘站)及青沙公路(即青沙公路轉乘站)。截至2015年2月，分別有25條及6條的巴士路線途經屯門公路轉乘站及青沙公路轉乘站。

興建屯門公路轉乘站的總開支約為7,800萬元。工程的設計及監督工作由路政署委聘的顧問進行。路政署以現有人手監督項目的推展工作。青沙公路轉乘站設於現有的青沙公路收費廣場巴士站，設置乘客設施的費用由九巴承擔。

運輸署會繼續與專營巴士公司探討在其他合適地點提供更佳的轉乘設施。不過，由於市區人車流量高，行人道及車道也較為狹窄，在市區設置大型巴士轉乘站會受地形及技術因素限制。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4929)

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：

政府將會推出以下的短期支援措施：豁免的士、小型巴士、專營和非專營巴士、貨車、拖車和特別用途車輛1年內1次因續領車輛牌照所需的車輛檢驗費用，預算涉及的開支為多少？據了解，電車公司在佔領行動中受到影響，當局有否提供協助？如有，詳情為何；如沒有，理由為何？

提問人：陳志全議員 (議員問題編號：181)

答覆：

預計推行短期豁免措施將豁免約1.2億元的車輛檢驗費用。由於有關的車輛檢驗將由現有人員進行，屬於常規職務，因此推行豁免措施不會涉及額外員工開支。為通知有關車主，預計進行宣傳工作的費用約為10萬元。

由於電車公司並不需要繳交車輛檢驗費用，因此豁免受佔領行動影響的運輸業界車輛檢驗費用的措施，並不適用於電車公司。儘管如此，政府一直有在電車車身及車站宣傳政府訊息。我們已安排更多利用這個宣傳途徑，以表支持，這相信可以為營辦商提供一些財政支援。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4947)

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：

據綱領指，運輸及房屋局局長(局長)辦公室負責為局長提供支援，以協助局長處理政治工作。這包括由副局長和政治助理提供的支援。工作包括籌劃和協調局長的公務、傳媒及地區活動，以及執行各項有關安排。請局方以表列出過去3年局長出席公務及地區活動的時間、地點、隨行人數、開支及活動詳情？

提問人：陳志全議員 (議員問題編號：75)

答覆：

局長會按運作需要出席公務、傳媒及地區活動。我們沒有就有關開支及所出席活動的詳情另立帳目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4948)

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：

據綱領指，運輸及房屋局(運輸科)由2015年3月31日預算設有的156個非首長級職位，增至2016年3月31日的166個，增幅為10個，相關新聘請的職位類別及工作性質為何？同時，當局設有23個首長級職位，並將增至2016年3月31日的25個。政府可否告知本會，該25個首長級職位的類別、薪金、津貼和工作性質，以及該166個非首長級常額職位的類別、數目、薪金、津貼和工作性質？

提問人：陳志全議員 (議員問題編號：76)

答覆：

在2015-16年度淨增加的10個非首長級職位中，3個為有時限的政務主任職位。擔任職位的人員，須分別協助就各類公共交通工具的角色及功能進行深入研究，以及協助加強監察鐵路項目的推展工作。其餘職位分屬行政主任和文書及秘書職系，包括4個有時限職位及4個常額職位(其中一個常額職位會以刪減另一職位作抵銷)，用以加強對運輸科的行政及後勤支援。

運輸科25個首長級及166個非首長級職位撮錄於下表。在2015-16年度，運輸科各首長級及非首長級人員的薪金、津貼及與員工有關連的開支總預算約為1.545億元。

分類	**2015-16年度職位數目**	工作性質
按職級分類的首長級職位(總數：25)		
首長級甲一級政務官	1	監督運輸科及各分科／辦事處／組的運作
首長級乙一級及乙級政務官／首席政府工程師	6	
首長級丙級政務官／政府工程師	14	
總工程師／總庫務會計師／首席	4	

行政主任／首席海事主任		
按職系分類的非首長級職位(總數：166)		
政務主任／經濟師／工程師／海事主任／統計師／城市規劃師／運輸主任／庫務會計師	41	就與運輸相關的事宜提供政策及專業意見
會計主任；系統分析／程序編製主任；行政主任；新聞主任；法定語文主任；統計主任；物料供應員；文職及秘書人員；貴賓車司機；工人	125	在運輸科提供行政及後勤支援

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4964)

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：

局方可否以下表方式列出在過去3年，運輸及房屋局(運輸科)委託顧問公司或調查機構進行各項研究的細節及研究預算？

研究時間	研究項目	研究目的	涉及範疇	研究機構	人手	開支

提問人：陳志全議員 (議員問題編號：92)

答覆：

在過去3年進行的研究詳情如下：

研究時間	研究項目	研究目的	涉及範疇	研究機構	人手	開支 (百萬元)
2009年4月至2013年3月	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。	港口發展	艾奕康有限公司	成員來自多個專業範疇的顧問團和監督項目的內部人手。	0.18
2011年4月至2014年11月	有關貨物動向和信息流通的跨境供應鏈可視化可行性研究	探討建立資訊平台以實時追蹤貨物跨境動向的可行性及效益，並為供應鏈內各相關持份者提高貨運資訊的透明度。	供應鏈管理和電子物流服務	香港貨品編碼協會和香港中文大學(中大)利豐供應鏈管理及物流研究所	項目小組由5名顧問組成，並受項目統籌委員會監察。	0.34

2011年7月至2014年12月	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。	港口業	彼安托亞太顧問有限公司	顧問團約有26名成員。	1.90
2011年11月至2014年4月	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。	發展香港成為國際航運中心	彼安托亞太顧問有限公司	4名全職顧問和20名兼職顧問。	2.50
2011年12月至2013年3月	香港鐵路有限公司(港鐵公司)票價調整機制顧問研究	研究並分析或可成為港鐵公司票價調整機制的組成部分	港鐵公司票價調整機制	ICF International Ltd.	顧問團成員包括1名項目總監、1名項目經理、2名專家顧問和2名技術支援人員。	1.34
2012年10月至2014年2月	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。	物流發展	艾奕康有限公司	顧問團和監督項目的內部人手。	0.26
2012年年底至2015年年中	三跑道系統計劃的工程設計及環境研究	監察、核實並檢視由香港機場管理局(機管局)就三跑道系統進行的方案設計和環境研究。	工程及環境範疇	嘉科工程顧問有限公司、栢誠(亞洲)有限公司、艾奕康有限公司	成員來自多個專業範疇的3個顧問團和內部人手。	15.70
2013年3月至2013年8月	就檢討港鐵公司票價調整機制委任財務顧問	就檢討港鐵公司票價調整機制的財務事宜提供專業意見	港鐵公司票價調整機制	德勤財務諮詢服務有限公司	顧問團成員包括2名合伙人、1名助理總監和2名經理。	1.04
2013年4月至2014年12月	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。	海上安全	Milliman Ltd.	8名兼職顧問。	0.75
2013年9月至今	檢討專營巴士票價調整安排的顧問研究	就檢討專營巴士票價調整安排的事宜向政府提供意見。	專營巴士票價調整安排	ICF International Ltd.	顧問團和監督項目的內部人手。	1.42
2013年11月至2014年3月	加強與內地合作、提升香港國際航運中心地位的研究	探討香港與內地在航運服務方面的合作機會，以便與內地機關進行磋商，為「十三五」規劃作好準備。	航運服務	理大科技及顧問有限公司	顧問團有5名成員。	0.57
2013年12月至2015年3月	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。	物流發展	艾奕康有限公司	顧問團和監督項目的內部人手。	1.69
2014年1月至今	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。	國際航空市場和香港航空市場	中大	顧問團由8名本地及國際研究人員組成，並由中大決策科學與企業經濟學系帶領。	0.50

2014年1月至今	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。	提供國際服務航空公司的業務模式	中大	顧問團由8名本地及國際研究人員組成，並由中大決策科學與企業經濟學系帶領。	0.32
2014年5月至2015年年中	三跑道系統財務安排的顧問研究	檢視機管局就三跑道系統計劃提交的財務方案。	財務評估	亞洲諮詢有限公司	顧問團由3名顧問組成。	2.30
2014年6月至2015年第二或第三季	葵涌區貨櫃車拖頭／拖架及重型貨車多層停車場初步研究	評估目前與未來葵青區內不同車輛的泊車需求及供應，以及製備主要容納貨櫃車及中型／重型貨車的多層停車場概念設計。	港口及物流業	艾奕康有限公司	顧問團和監督項目的內部人手。	1.28
2014年7月至2015年第二季	成立新法定航運機構的業務個案研究	就具體職能和架構研究成立新法定航運機構的業務個案，並確定新機構在財政和運作上持續發展的可行性。	發展香港成為國際航運中心	Tricor Consulting Limited	4名全職顧問和2名合約顧問。	0.30

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)284

管制人員的答覆

(問題編號：5727)

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：

有關發展三跑道系統：

(a) 是否知悉，目前三跑道的預計造價；

(b) 是否知悉，過去3年，有關當局每年就《香港國際機場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)、所涉開支和人手資源，以及成效分別為何；請按年份及每次諮詢工作列出；

(c) 過去5年，赤臘角機場每年的跑道容量、使用量和使用率分別為何；

(d) 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資源為何；若否，原因為何；以及

(e) 過去5年，有關當局每年就提升現有跑道的容量和其他設施處理能力方面，推行的工作詳情、成效、所涉開支和人手資源分別為何；有關當局有否評估，當局在提升現有跑道的容量和其他設施處理能力方面，須達致甚麼程度和水平，便不須展開三跑道系統工程？

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：167)

答覆：

(a) 根據香港機場管理局(機管局)在2015年1月擬備的最新估算，三跑道系統工程的造價約為1,415億元(按付款當日價格計算)。

(b) 在進行三跑道系統的規劃期間，機管局致力對外介紹計劃，為商界、航空界、社區領袖、居民團體、專業團體、行業組織、立法會議員、區議員、環保團體、傳媒、學校和學術界定期舉行簡介會及機場參觀活動。機管局成立了5個社區聯絡

小組，成員包括對機場運作比較關注的5個地區(即離島、屯門、荃灣、葵青、沙田)的區議員和社區／居民領袖；又成立了4個技術研討小組，成員包括相關的專業人士、專家和學者。此外，機管局先後於2013年8月和2014年6月舉行了兩場公眾論壇，各有逾700人參加，就三跑道系統計劃交換意見。

機管局運用內部資源在機場、香港會議展覽中心等不同地點舉辦上述活動。透過該等公眾參與活動，機管局既可蒐集不同持份者的意見，又能加深他們對三跑道系統工程的認識。過去3年公眾參與活動的次數綜述如下：

年份	活動次數
2012	207
2013	319
2014	278

(c) 根據機管局委託航空顧問「國家航空交通服務公司」於2008年進行的研究，香港國際機場（機場）現有雙跑道系統的實際最高容量為每年420 000架次的飛機起降量。這項研究的考慮因素已包括飛機技術及機型方面的最新發展／突破、機場附近一帶的地形限制、航空網絡的發展、旅遊趨勢、機場過往交通量增幅等。

機場在過去5年的全年跑道容量、飛機起降量和跑道使用率載於下表，有關數字均調整至最接近的千位數。

年份	跑道容量 (架次)	總飛機起降量[註] (架次)	跑道使用率 (%)
2010	420 000	307 000	73%
2011	420 000	334 000	80%
2012	420 000	352 000	84%
2013	420 000	372 000	89%
2014	420 000	391 000	93%

註：
飛機起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。

按照現時預測和交通量增幅，預計現有雙跑道系統的容量快將飽和。推展三跑道系統實在刻不容緩，以滿足機場的長遠需求。民航處與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。

(d) 社會投資回報評估主要用於評估規模較小的社區或慈善項目而非大型基建項目。況且，對於如何進行社會投資回報評估這類研究，目前並無廣泛採用並獲認可的標準或方法。有見及此，機管局認為社會投資回報評估在應用上有所局限，並不適用於三跑道系統工程。

(e) 機管局現正投資超過120億元興建新設施，以應付中期的需求。機管局已完成西停機坪擴建工程，提供28個停機位、1條跨跑道車行隧道及其他相關配套設施。機管局也正在機場進行中場範圍發展計劃，現正興建1座客運廊，以額外提供20

個停機位。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。當中場範圍發展計劃完成後，機場每年可處理的客運量將增加1 000萬人次。

儘管上述發展計劃能夠暫時提升機場的處理能力，預期機場快將達至其實際最高容量，即每小時68架次的飛機起降量(經由英國航空顧問「國家航空交通服務公司」確定)。面對鄰近機場日趨激烈的競爭，我們有逼切需要盡快展開三跑道系統工程，以應付長遠的航空交通需求，維持香港的競爭力。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6462)

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：

於2015-2016年度，政府當局會否就下述各項控制私家車數目增長或紓緩商業中心區道路擠塞問題的措施進行研究和公眾諮詢工作；若會，有關的工作計劃和工作時間表是甚麼？請按個別措施提供資料，有關措施包括：

(a) 就私家車牌照數目設置上限；
(b) 調升汽車首次登記稅及私家車牌照費；以及
(c) 電子道路收費計劃。

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：272)

答覆：

交通諮詢委員會(交諮會)應運輸及房屋局局長(局長)的邀請進行研究，並於去年12月向局長提交《香港道路交通擠塞研究報告》，當中提出的建議包括調高私家車首次登記稅及牌照年費，以及籌劃電子道路收費計劃。政府現正考慮交諮會的建議，並會在適當時候回應。

就領牌私家車數目設定上限，任何車輛配額制度皆有其爭議性。政府必須小心研究及衡量有關政策的利弊和對市民的影響。假若政府日後考慮推行車輛配額制度，必會先充分諮詢各持份者和社會大眾。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6463)

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：

就2012年10月1日於南丫島對開海面發生的嚴重撞船事件的跟進工作，政府當局可否告知本會：

(a) 於2014-15年度，運輸及房屋局在跟進上述撞船事故方面的工作詳情是甚麼；以及

(b) 於2015-16年度，運輸及房屋局有沒有制訂繼續跟進上述事故的工作計劃，包括制訂新的海上安全及船隻檢驗措施，以及安排公開局方就上述事故進行的調查報告全文；若會，有關的工作計劃和工作時間表是甚麼；若不會，原因是甚麼？

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：273)

答覆：

為跟進《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》，運輸及房屋局局長(局長)在2013年5月成立「海事處制度改革督導委員會」(督導委員會)，督導海事處進行全面的制度檢討和改革、落實提升海上安全的改善措施、檢視及改進海事處的運作模式和工作程序，以及制訂該處的人力資源策略和培訓事宜。督導委員會至今已舉行15次會議。

在2014-15年度，海事處已落實第一階段的5項提升海上安全的改善措施，即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，以及要求在駕駛室裝設水密門警報器。政府現正着手推行第二階段的工作，主要涉及在載客船隻安裝3種航行及通訊設備，即船舶自動識別系統、雷達和甚高頻無線電話。鑑於規定安裝這些設備將會涉及法例修訂，政府會在2015-16年度就法例修訂建議諮詢立法會。此外，海事處已委託顧問，探討研發一款成人和兒童皆合用的救生衣的可行性，預計可在2015年年底完成研究。在確定第二階段的改善措施後，海事處會集中處理第三階段有關船長培訓和體能等事宜的改善措施。

此外，海事處已先後在2014年及2015年年初完成有關改善海事處運作模式和工作程序的第一及第二階段組織性檢討，現正跟進落實有關建議。同時，該處正採取改善措施，應對招募專業人員方面的困難，從而解決人手短缺的問題。

運輸及房屋局(運輸科)在2013年6月成立調查小組，就海事處人員可能行政失當及失職等情況，進行內部調查。調查小組已在2014年3月31日向局長提交報告，該報告已轉交公務員事務局適當跟進。正如運輸科及律政司較早時解釋，現階段不會披露整份內部調查報告的內容。政府在考慮何時披露及披露的程度時，會顧及(i)對刑事調查及隨後可能會進行的任何刑事程序所造成的不良影響；(ii)對有關人員進行公平紀律程序／行動造成影響的風險；(iii)《個人資料(私隱)條例》中的強制性規定及其他所需的法律要求，例如保密的責任。律政司會不時審視這個問題，考慮在法律所容許但不影響任何法律或紀律程序的情況下，盡量披露調查報告的內容。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6473)

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：

政府當局在2015-16年度會否在此綱領下的工作計劃中，納入針對香港鐵路有限公司(港鐵公司)及各間專營巴士公司的延誤及事故處分機制的檢討工作，並就建立或修訂有關機制徵詢公眾意見；若會，有關的具體工作計劃和工作時間表是甚麼；若不會，原因是甚麼？

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：274)

答覆：

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12月底為止，共發生25宗這類延誤，港鐵公司因而被罰款共6,050萬元。所得款項均撥入票價優惠帳戶，以「即日第二程車費九折優惠」計劃回饋乘客。

票價調整機制下一次檢討時間為2018年，檢討的項目將包括服務表現安排。我們屆時會考慮檢討的詳情。

至於專營巴士，我們一直以來訂有一套具透明度的法定和行政安排，密切監察專營巴士公司服務。就《公共巴士服務條例》的法定安排而言，專營巴士公司如未有遵從法例或其專營權的規定，或未能提供適當而有效率的服務，行政長官會同行政會議可向專營巴士公司施以罰款，或撤銷其經營某路線的權利或撤銷全部專營權。至於行政安排方面，專營巴士公司如未能依照運輸署的規定提供服務，署方一般會以書面方式向公司作出跟進及清楚說明須予改善之處。若公司未能提出合理解釋或作出改善，署方會再以書面方式提示公司必須遵行規定，並在指定的時間內落實改善措施。運輸署會視乎個案嚴重程度，向公司發出警告信。若巴士公司未有作出改善，運輸署可考慮向

行政長官會同行政會議建議啟動上述法定機制。當政府處理新專營權申請時，會考慮相關公司曾收到的警告信的情況及次數。過往的經驗顯示上述機制一直行之有效。然而，因應申訴專員公署於2014年1月發表調查運輸署對專營巴士行車班次的監察機制的報告，運輸署已檢討對脫班的懲處機制。為了令專營巴士公司更積極採取糾正措施和改善服務，運輸署向專營巴士公司發出警告信時，會同時以書面通知公司董事局。政府在處理加價申請時，亦會考慮曾否向巴士公司發出警告信及發出警告信的數目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6474)

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：

就香港國際機場(機場)二號客運大樓的運作，政府當局可否告知本會：

(a) 過去3年，機場二號客運大樓每年處理的旅客數目、商業樓面面積的使用率、登機櫃位的使用率等運作數據；請按個別年度及個別數據項目提供分項資料；以及

(b) 有消息指香港機場管理局(管理局)正計劃把二號客運大樓重新發展，運輸及房屋局是否知悉有關計劃；若知悉，局方在2015-16年度是否已擬訂相應的工作計劃作出跟進；若有相關的工作計劃，有關的具體詳情和工作時間表是甚麼；若局方並沒有任何工作計劃，原因是甚麼？

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：275)

答覆：

(a) 機場二號客運大樓目前為離境大樓，設有旅遊車總站和零售設施。根據機管局提供的資料，二號客運大樓在過去3年的客運量如下：

曆年	二號客運大樓客運量 (百萬人次)
2012	2.5
2013	2.9
2014	3.2

二號客運大樓零售區在過去3年的平均使用率為96%。二號客運大樓目前有56個登記櫃枱，提供旅客登記服務的櫃枱數量和開放時間，主要取決於航空公司的航班時間表和旅客量。

(b) 三跑道系統計劃的其中一項工程是擴建二號客運大樓成為可提供全面的離境、入境及過境旅客服務的客運大樓。隨着行政會議於2015年3月17日肯定香港有必要推展三跑道系統計劃，機管局在與政府磋商下，正積極探討有利於早日落實三跑道系統計劃的方法，以期於2023年啟用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6475)

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：

政府可否告知本會香港國際機場(機場)的設計容量能否盡用，內地是否開放更多空場供香港的航機使用；於2015-16年度，此綱領下的工作是否包括就開放空場與內地民航總局進行商討及進行相關的研究工作？若會，有關的具體工作計劃是甚麼？若不會，原因是甚麼？

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：276)

答覆：

根據香港機場管理局(機管局)委託航空顧問「國家航空交通服務公司」於2008年進行的研究，機場現有雙跑道系統的實際最高容量為每年420 000架次的飛機起降量。這項研究的考慮因素已包括飛機技術及機型方面的最新發展／突破、機場附近一帶的地形限制、航空網絡的發展、旅遊趨勢、機場過往交通量增幅等。

在過去數年，機場的飛機起降量增長強勁，平均每年增幅約為5%，在2014年達391 008架次。按照現時預測和交通量增幅，預計現有雙跑道系統的容量快將飽和。推展三跑道系統實在刻不容緩，以滿足機場的長遠需求。民航處與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。

國家民航局、香港民航處及澳門民航局於2004年成立三方工作組，制訂措施改善珠三角地區的空域結構及航空交通管理，以善用空域。三方工作組於2007年制訂了《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》(方案)，訂立於2020年前達到和實施的短、中及長期優化目標和措施。方案的最終目標是達致區內航空交通「統一規劃、統一標準、統一程序」，確保安全善用空域。

在三方共同努力下，方案內的多項措施已得到落實，包括在香港與廣州飛行情報區之間增設了兩個新移交點及相關航道，讓航機可使用更多移交點從香港取道珠三角空域飛入內地，從而大大減低香港國際機場進近空域航機管理的複雜性，並提升管理空域的效率。此外，又調整了珠海終端區空域結構，提升了珠三角地區整體空域容量和運作效率。

在2015-16年度，民航處會繼續參與三方工作組的商議，並致力推動三方工作組的工作。通過三方工作組的討論，民航處會繼續與國家民航局及澳門民航局協調，以提升珠三角地區的空域使用，從而進一步增加空運能力。

- 完 -

答覆編號

THB(T)290

管制人員的答覆

(問題編號：3660)

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：

政府可否告知本會，在2015-16年度，運輸及房屋局(運輸科)轄下的機場擴建工程統籌辦公室(統籌辦)的運作開支、人手編制及全年預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員 (議員問題編號：69)

答覆：

運輸科轄下自2012年起成立了專責的統籌辦，以密切監察香港機場管理局進行三跑道系統的規劃工作。統籌辦由3名首長級人員和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人員。按薪級中點估計的年薪值計算，統籌辦各職位在2015-16年度的開支為10,800,960元。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)291

管制人員的答覆

(問題編號：4730)

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：

當局會規劃設於廣深港高速鐵路(高鐵)西九龍總站及港珠澳大橋(大橋)港方口岸區所需的出入境設施。當局可否告知本委員會，在2015-16年度涉及規劃上述設施的運作開支、人手編制、全年預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員 (議員問題編號：130)

答覆：

就高鐵香港段而言，現時計劃在西九龍總站實施「一地兩檢」。至於大橋的香港口岸，則會以「三地三檢」模式運作。

在總目158項下，運輸及房屋局(運輸科)在2015-16年度會以現有人手資源監督高鐵香港段及香港口岸的邊界管制設施規劃工作，屬常規職務，涉及的運作開支、人手編制和預算每年薪酬開支沒有詳細分列。

- 完 -

答覆編號

THB(T)292

管制人員的答覆

(問題編號：4749)

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：

政府當局可否告知本會，因處理豁免的士、小型巴士、專營和非專營巴士、貨車、拖車、特別用途車輛一年內一次因續領車輛牌照所需的車輛檢驗費用的運作開支、人手編制、全年預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員 (議員問題編號：149)

答覆：

有關的車輛檢驗將由現有人員進行，屬於常規職務。推行一次性豁免車輛檢驗費用不會涉及額外員工開支。為通知有關車主，預計進行宣傳工作的費用約為10萬元。

- 完 -

答覆編號

THB(T)293

管制人員的答覆

(問題編號：6293)

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：

發展局官員曾於回應審核2014-15年度開支預算的提問時指出，運輸及房屋局於2014年第二季開展葵青提供多層式貨櫃及貨車場進行可行性研究，並在10個月內完成。請告知本委員會有關研究的詳情。

提問人：張超雄議員 (議員問題編號：656)

答覆：

運輸署於2014年6月就一幅位於葵涌現用作港口後勤用途的土地展開顧問研究，探討把該土地發展為主要供貨櫃車及中重型貨車停泊的多層停車場是否可行，以滿足泊車需求和騰出部分現有露天泊車用地作其他港口後勤用途。現正進行的研究包括評估多層停車場的需求，以及檢視其概念設計、運作模式、業務模式及交通影響。預計研究約於2015年年中完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3380)

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：

就南港島線(東段)、觀塘線延線和沙田至中環線(沙中線)等各鐵路工程項目，當局可否告知本委員會：各項目的最新進展和原來計劃的比較；各項目的原來預算開支和最新預算開支；預計各項目峻工和投入服務的日期？

提問人：馮檢基議員 (議員問題編號：57)

答覆：

根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供的資料，截至2014年年底，南港島線(東段)、觀塘線延線和沙中線的建造工程進度和目標通車日期表列如下：

工程項目	建造工程 原先計劃進度[註] (完成%)	建造工程 實際進度[註] (完成%)	目標通車日期
南港島線(東段)	90	80	2016年年底
觀塘線延線	95	77	2016年年中
沙中線	34	23	大圍至紅磡段：2019年 紅磡至金鐘段：2021年

註：上述鐵路工程項目的進度是以佔預算開支的百分率顯示。

正如我們於2015年3月向立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會所匯報，南港島線(東段)的最新預算開支已由124億元(按2009年12月價格計算)上調至152億元(按付款當日價格計算)，而觀塘線延線的最新預算費用仍然維持原先的53億元(按2009年12月價格計算)。

由於南港島線(東段)及觀塘線延線屬「擁有權」項目，所以港鐵公司將會負責承擔鐵路工程延誤所引致的額外開支。

整項沙中線工程項目的核准開支預算費為798億元(按付款當日價格計算)。至於沙中線的「大圍至紅磡段」，港鐵公司估計，土瓜灣站的考古及保育工程，將會引致最少約11個月的滯後及最少41億元的額外工程開支。現時沙中線「大圍至紅磡段」的目標通車日期是2019年。

為了預留彈性於會展站上蓋興建會議中心，並配合灣仔發展計劃第二期的填海工程及其中的中環灣仔繞道隧道工程，沙中線「紅磡至金鐘段」很大可能會延至2021年方能通車。

港鐵公司正就整項沙中線工程進行成本檢討，供路政署審議。由於沙中線工程的應急費用不足以應付考古及保育工程所引致的額外開支，所以我們會適時向財務委員會尋求增加撥款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3381)

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：

就港珠澳大橋(大橋)工程，當局可否告知本委員會：大橋主橋工程的最新進展為何；據知內地所負責大橋主橋工程部分，面對嚴重技術困難和可能引致延誤，上述具體情況為何；最新預計整體大橋竣工和通車日期？

提問人：馮檢基議員 (議員問題編號：58)

答覆：

正如運輸及房屋局局長於今年1月16日向立法會交通事務委員會表示，三地聯合工作委員會(三地委)認為整個大橋項目在2016年年底同步建成存在相當大的困難。三地委和大橋管理局會進一步就工期評估進行深入客觀的分析。此外，廣東省發展和改革委員會主任李春洪於今年2月10日舉行的廣東省第十二屆人民代表大會第三次會議的記者會上表示，大橋工程遇到了很多不可預測的困難及技術問題，現在看來，2016年底全部建成通車，困難相當大。

在香港的本地工程方面，按照現時的進度，香港口岸和香港接線工程應未能趕及於2016年年底完工，路政署正評估預計完工日期。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3385)

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：

最近，香港機場管理局(機管局)提出「三跑道系統」的擴建方案，參考當年本會財務委員會工務小組委員會的討論文件，建築署曾負責於香港國際機場(機場)航天廣場內，裝置海關、出入境、檢疫的設施工程。政府可否告知本會：

(a) 當行政會議落實機管局提出「三跑道系統」的擴建方案，政府會如何安排拆卸機場航天廣場內的海關、出入境、檢疫設施；以及

(b) 署方會否另外申請撥款，用作研究興建新第二客運大樓，以及第三客運大樓的海關、出入境、檢疫設施的費用，或進行相關的前期顧問工程？

提問人：馮檢基議員 (議員問題編號：62)

答覆：

行政會議於2015年3月17日肯定香港有必要推展三跑道系統計劃。機管局在與政府磋商下，正積極探討有利於早日落實三跑道系統計劃的方法，以期於2023年啟用。機管局也會就提供和拆卸(如有需要)海關、出入境及檢疫設施的事宜，與相關政府部門聯繫。鑑於這方面的工作仍在進行，我們未能提供所需資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3471)

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：

過去港鐵在建造鐵路時多次因為地層結構問題，甚或發現文物而使到工程滯後及增加建造開支，當局在未來會有何具體的應對措施避免因類似情況而使到工程滯後及連帶的開支增加？

提問人：何秀蘭議員 (議員問題編號：33)

答覆：

涉及建造大型地下基礎設施的鐵路項目，不時遇到複雜的地質狀況及／或未經測定的地下物件。因此，在設計階段及於工地範圍施工前，均會在適當及可行的情況下進行工地勘測，包括鑽孔及探漕，以盡可能確認地下狀況。不過，我們不可能為了解工地範圍的確實地下狀況而無限量地進行鑽孔及探漕。某些位置的確實地下狀況，可能與預計的不盡相同。遇有此等情況，承建商便須調整施工方法或工序，以及調派適當機械，處理因未能預計的地下狀況而造成的施工困難。為盡可能減少連帶造成的延誤，或須增加人手及機械。

路政署會密切監察鐵路項目的工程進度及開支情況。

就日後的鐵路項目，特別是在地下狀況可能較複雜的地方，鐵路公司將須根據實際情況，並在有需要時在顧問的協助下，嚴格檢視工地勘測的規模，以及評估在無法預見地下狀況的情況下，工程在項目時間表及造價方面所面對的風險。路政署會嚴格審視鐵路公司就項目時間表及造價提交的檢討和評估，確保該等評估全面並符合實際情況，從而盡量減少無法預見的情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3472)

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：

請告知有關經營帳目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」的具體工作為何，以及當中涉及的人手。

提問人：何秀蘭議員 (議員問題編號：34)

答覆：

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」提供撥款以製作宣傳品，向我們的貿易伙伴推廣香港物流服務的能力與優勢。在2015-16年度，我們計劃以外聘服務方式出版3 000本小冊子，以供在不同宣傳活動中派發，預算費用約為17萬元。有關工作不涉及運輸及房屋局(運輸科)的額外人手。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3473)

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：

請告知本會過去1年當局就廣深港高速鐵路(高鐵)「一地兩檢」措施進行的工作：

(a) 與內地有關部門的會面次數及工作進度，以及當中所涉及的人手及開支；以及

(b) 如有關措施在高鐵工程完成時仍未能有具體執行方法，當局有何應對措施？

提問人：何秀蘭議員 (議員問題編號：35)

答覆：

在高鐵西九龍總站實施「一地兩檢」的概念，是要讓內地人員在該站執行內地的出入境及清關程序和相關內地法律。相關問題現正由律政司司長率領運輸及房屋局、相關政策局和部門共同積極研究，並同時與內地有關當局進行商討。鑑於有關工作的複雜性，需時審視和處理相關問題。現時有關工作仍在進行。我們務求在高鐵香港段於2017年年底通車時，於西九龍總站實施「一地兩檢」。

處理高鐵的海關、出入境和檢疫安排所需的人手和開支，由現有資源承擔。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)300

管制人員的答覆

(問題編號：4639)

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：

有關過去 1 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	尚未移交的原因

(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	檔案名稱	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 (議員問題編號：135)

答覆：

有關運輸及房屋局(運輸科)及其轄下部門，即民航處、路政署、海事處和運輸署，在2014-15年度的檔案管理工作，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1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、工務工程及／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名職級不低於二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32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？	尚未移交的原因
運輸科	行政檔案	2010至2015年	15個檔案；0.81直線米	3至5年	否	在鑑定保存期內或在處理中
		1997至2012年	4個檔案；0.24直線米	4至5年	否	
民航處	行政檔案	1965至1997年	18個檔案；0.98直線米	2至4年	否	有待檔案處指示／評估
	業務檔案	1963至1983年	100個檔案；6.14直線米	25年	否	
		1962至2014年	67個檔案；2.68直線米	25年	否	
		1965至1985年	68個檔案；4.78直線米	25年	否	
路政署	行政檔案	1980至2014年	536個檔案；30直線米	2至7年	否	在處理中或有待檔案處指示／評估
		1973至2015年	464個檔案；20直線米	5至10年	是	
	業務檔案	2000至2005年	122 307個檔案(檔案及表格)；220直線米	10至13年	否	
		1992至2000年	73個檔案；3直線米	3至13年	是	
海事處	行政檔案	1947至2015年	16個檔案；0.38直線米	2至5年	否	在鑑定保存期內
	業務檔案	1992至2014年	17個檔案；0.7直線米	10年	否	
運輸署	行政檔案	1970至2015年	16個檔案；0.8直線米	1至5年	否	在鑑定保存期內或在處理中
		2013至2015年	4個檔案；0.3直線米	5年	是	
	業務檔案	1982至2015年	1 763個檔案；96.72直線米	10至15年	否	
		1984至2015年	224個檔案；13.65直線米	10至25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	—	—	—	—	—	—
民航處	行政檔案	1967至2005年	96個檔案；3.84直線米	2015年	2至5年	否
路政署	業務檔案	1969至2011年	1 817個檔案；76直線米	2014年	10至13年	否
海事處	業務檔案	1957至2012年	554個檔案(船舶圖則)；68直線米	2014年	7年	否
運輸署	業務檔案	1969至1980年	11個檔案；0.5直線米	2015年	永久	否
		1984至1992年	3個檔案；0.2直線米	2014年	永久	是

(d) 檔案處批准銷毀的檔案如下：

局／部門	檔案類別	檔案名稱	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	見附件A	1984至2011年	352個檔案；14.07直線米	2014年	2至5年	否
			2004至2010年	16個檔案；1.24直線米	2014年	直至被取代或作廢	否
			1968至2008年	36個檔案；1.02直線米	2014年	相關人員離職1年並完成服務記錄(通用表格第115號)後	否
民航處	—	—	—	—	—	—	—
路政署	行政檔案	見附件B	1976至2012年	26 086個檔案；60直線米	2014年	2至5年	否
	業務檔案	見附件C	1966至2007年	117 757個檔案(檔案及表格)；612直線米	2014年	5至13年	否

局／部門	檔案類別	檔案名稱	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？
海事處	行政檔案	見附件D	1966至2011年	366個檔案及2 127 635項記錄(簿、表格、報告及收據存根)；722.56直線米	2014年	2至7年／直至被取代或作廢(只適用於一個檔案)	否
	業務檔案	見附件E	1960至2012年	8 347個檔案及4 404項記錄(縮微膠卷)；83.33直線米	2014年	1至10年	否
運輸署	行政檔案	見附件F	1981至2011年	980個檔案；46.06直線米	2014至2015年	2至7年	否
			1963至2006年	32個檔案；1.26直線米	2014至2015年	1至13年	是
	業務檔案	見附件G	1962至2012年	4 886個檔案；427.23直線米	2014至2015年	18個月至10年	否
			1984至2004年	20個檔案；1.3直線米	2014年	13至20年	是

附件**A**

2014-15年度
檔案處批准運輸科銷毀的行政檔案名稱

Accommodation - Acquisition and Disposal (Routine)
Allowances (Routine)
Appointments and Posting (Routine)
Awards and Honors (Routine)
Budgets (Routine)
Circulars and Directives (Others)
Committees, Councils and Commissions (Routine)
Establishment (Routine)
Establishment (Policy)
Expenditure Control (Routine)
Health and Safety (Routine)
Performance and Appraisal (Routine)
Performance and Appraisal (Others)
Salaries (Routine)
Recruitment (Others)
Training and Development (Routine)
Visits and Tours (Routine)

〔註：上述檔案沒有中文名稱〕

附件**B**

2014-15年度
檔案處批准路政署銷毀的行政檔案名稱

Appreciation and Condolences (Routine)
Accommodation - Building Management (Routine)
Accommodation - Acquisition and Disposal (Routine)
Accommodation - Fitting Out and Repairs (Routine)
Accommodation - Security (Routine)
Accommodation (Routine)
Accounts and Accounting (Routine)
Allowance (Routine)
Appointments and Posting (Routine)
Badges, Emblems and Flags (Routine)
Budgets (Routine)
Cafeterias and Eating Facilities (Routine)
Canteen and Pantry Equipment and Supplies (Routine)
Ceremonies and Celebrations (Routine)
Charity (Routine)
Circulars and Directives (Routine)
Committees, Councils and Commissions (Routine)
Communication Systems - Installation and Disposal (Routine)
Communication Systems - Maintenance and Repairs (Routine)
Communication Systems (Routine)
Community Health and Safety (Routine)
Community Services (Routine)
Complaints (Routine)
Computer Equipment and Supplies (Policy)
Computer Equipment and Supplies (Routine)
Conferences and Seminars (Routine)
Environmental Management (Routine)
Equipment, Supplies and Services (Routine)
Establishment (Routine)
Expenditure (Routine)
Furniture and Furnishings (Routine)
Gifts and Donations (Routine)
Grants and Funds (Routine)
Hours of Work and Overtime (Policy)
Hours of Work and Overtime (Routine)
Information Management and Records Management (Routine)
Information Services - Audiovisual Aids (Routine)
Information Services - Books and Publications (Routine)
Information Services - Press Clippings (Routine)
Information Services (Routine)
Information Technology and Computer Systems (Routine)
Leave and Authorised Absence (Routine)
Library Services (Routine)

Management Services (Routine)
Office Machines and Equipment (Policy)
Office Services (Policy)
Office Services (Routine)
Official Languages (Routine)
Organisation (Routine)
Performance and Appraisal (Routine)
Promotions and Examinations (Routine)
Recreation and Welfare (Policy)
Recreation and Welfare (Routine)
Recruitment (Routine)
Reports and Statistics - Annual (Routine)
Reports and Statistics - Quarterly (Routine)
Reports and Statistics (Routine)
Returns and Statements (Routine)
Security Equipment and Supplies (Routine)
Staff Relations - Union (Routine)
Staff Relations (Routine)
Stationery (Routine)
Training and Development (Routine)
Utilities and Building Services Facilities - Maintenance and Repairs (Routine)
Utilities and Building Services Facilities (Routine)
Visits and Tours (Routine)

〔註：上述檔案沒有中文名稱〕

附件C

2014-15年度
檔案處批准路政署銷毀的業務檔案名稱

Accounting Documents on Contracts
Bills and Payment Forms
Case Files relating to Contravention of Excavation Permit Conditions
Case Files Relating to Recovery of Repair Cost
Contract Documents Relating To HY/91/19
Correspondence Files Relating to Improvement to Tuen Mun Road
Files Relating to Construction of Kwun Tong bypass Phase 1
Files Relating to Public Development Works and Capital Works Services
Printouts and Forms
Site Correspondences Relating to HY/91/19
Works Order Relating to Road Maintenance Works

〔註：上述檔案沒有中文名稱〕

附件D

2014-15年度
檔案處批准海事處銷毀的行政檔案名稱

Accommodation – Acquisition and Disposal (Routine)
Accommodation – Building Management (Routine)
Accommodation – Fitting Out and Repairs (Routine)
Accounts and Accounting (Routine)
Allowances (Others/Routine)
Ceremonies and Celebrations (Routine)
Circulars and Directives (Routine)
Committees, Councils, Commissions (Routine)
Complaints (Routine)
Computer Equipment and Supplies (Routine)
Emergency Planning (Others)
Equipment, Supplies and Services (Others)
Equipment, Supplies and Services (Routine)
Expenditure (Others)
Expenditure Control (Routine)
Fees and Charges (Routine)
Finance and Accounting (Routine)
Furniture and Furnishings (Routine)
Grants and Funds (Routine)
Hours of Work and Overtime (Routine)
Information Services – Books and Publications (Policy/Routine)
Information Services – Exhibition (Policy)
Information Technology and Computer Systems (Others)
Information Technology and Computer Systems (Policy)
Office Machines and Equipment (Others)
Office Services (Policy)
Recreation and Welfare (Routine)
Reports and Statistics – Daily (Routine)
Reports and Statistics (Routine)
Returns and Statements (Routine)
Revenue (Others)
Staff Relations (Routine)
Stationery (Routine)
Technical Equipment and Supplies (Others)
Technical Equipment and Supplies (Routine)
Training and Development (Policy/Routine)
Transportation (Routine)
Vehicles (Others)

〔註：上述檔案沒有中文名稱〕

附件**E**

2014-15年度
檔案處批准海事處銷毀的業務檔案名稱

Application for Port Formalities Permit
Marine infrastructure planning
Marine refuse matters
Prosecution Case File
Case Files and Ship Plans Relating to Local Vessel

〔註：上述檔案沒有中文名稱〕

附件F

2014-15年度
檔案處批准運輸署銷毀的行政檔案名稱

Access (Policy)
Access (Routine)
Accidents and Injuries (Routine)
Accommodation – Building Management (Routine)
Accommodation – Fitting Out and Repairs (Routine)
Accommodation – Security (Routine)
Accommodation (Others)
Accommodation (Routine)
Accounts and Accounting (Routine)
Advances (Routine)
Allowances (Others)
Allowances (Routine)
Appointments and Posting (Routine)
Associations and Clubs (Routine)
Audiovisual and Photographic Equipment and Supplies (Routine)
Awards and Honours (Routine)
Budgets (Routine)
Campaigns and Canvassing (Routine)
Catalogues, Manuals and Price Lists (Routine)
Ceremonies and Celebrations (Routine)
Charity (Routine)
Circulars and Directive (Routine)
Circulars and Directives (Others)
Clothing (Routine)
Committees, Councils and Commissions (Policy)
Committees, Councils and Commissions (Routine)
Communication Systems – Installation and Disposal (Routine)
Communication Systems – Maintenance and Repairs (Routine)
Communication Systems (Routine)
Community Health and Safety (Routine)
Complaints (Routine)
Computer Equipment and Supplies (Routine)
Conduct and Discipline (Routine)
Conferences and Seminars (Routine)
Elections (Routine)
Emergency Planning (Others)
Emergency Planning (Routine)
Environmental Management (Routine)
Equipment, Supplies and Services (Policy)
Equipment, Supplies and Services (Routine)
Establishment (Policy)
Establishment (Routine)
Expenditure (Routine)

Expenditure Control (Routine)
Fees and Charges (Routine)
Finance and Accounting (Routine)
Furniture and Furnishings (Routine)
Grants and Funds (Routine)
Health and Safety (Routine)
Human Resources Planning (Routine)
Information Management and Record Management (Policy)
Information Management and Records Management (Routine)
Information Services – Book and Publications (Routine)
Information Services – Press Conferences and Releases (Routine)
Information Services (Others)
Information Services (Routine)
Information Technology and Computer Systems (Routine)
Leave and Authorised Absence (Routine)
Leave and Authorised Absence (Others)
Management Services (Routine)
Office Machines and Equipment (Routine)
Office Services (Routine)
Official Languages (Routine)
Organisation (Routine)
Pension (Routine)
Performance and Appraisal (Routine)
Printing (Routine)
Promotions and Examinations (Routine)
Recreation and Welfare (Routine)
Recruitment (Routine)
Reports and Statistics – Annual (Others)
Reports and Statistics – Monthly (Routine)
Reports and Statistics – Quarterly (Routine)
Reports and Statistics (Routine)
Returns and Statements (Routine)
Revenue (Routine)
Salaries (Routine)
Staff Relations – Appeal and Grievances (Routine)
Staff Relations – Union (Routine)
Staff Relations (Routine)
Staff Security / Integrity Check (Policy)
Stationery (Routine)
Technical Equipment and Supplies (Routine)
Termination of Service (Routine)
Training and Development (Routine)
Training and Development (Policy)
Transportation (Routine)
Utilities and Building Services Facilities – Maintenance and Repairs (Routine)
Visits and Tours (Routine)

〔註：上述檔案沒有中文名稱〕

附件G

2014-15年度
檔案處批准運輸署銷毀的業務檔案名稱

Application for Driving Licenses
Application for Road Permits
Area Traffic Control/Closed Circuit Television Systems
Driving Test
Licensing Transactions
Matters of Highway/Street
Strategic Roads Division Programme Projects
Traffic Engineering and Management, Transport Operation Matters
Vehicle Licensing

〔註：上述檔案沒有中文名稱〕

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)301

管制人員的答覆

(問題編號：4640)

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：

(a) 請按以下表格提供有關貴局及其轄下各部門於 2013-14 及 2014-15 兩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、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 2014-15 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 2015-16 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 (議員問題編號：136)

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。根據現行的一般指引規定，因公務酬酢而設的午宴，人均開支不應超過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、服務費及小費。

在2013-14及2014-15年度(截至2015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：

	2013-14 (萬元)	2014-15 (截至2015年2月28日) (萬元)	2015-16 (預算) (萬元)
運輸科	23	79 (註1)	(註3)
民航處	10	56 (註2)	
路政署	4	2	
海事處	20	17	
運輸署	12	9	

註1： 開支有所增加，主要是由於運輸及房屋局於2014年8月18至22日在香港舉辦第四十屆亞太區經濟合作組織運輸工作小組會議；該組織下19個經濟體與組織的逾230名代表出席了是次會議。

註2： 開支有所增加，主要是由於民航處於2014年11月24至27日在香港舉辦第五十一屆亞洲及太平洋區民航局局長會議；四十多個國家／行政區與國際組織的逾270名代表出席了是次會議。

註3： 相關開支會在部門開支項下入帳，在2015-16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之間互為送贈。

在2013-14及2014-15年度(截至2015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：

	2013-14 (萬元)	2014-15 (截至2015年2月28日) (萬元)	2015-16 (預算) (萬元)
運輸科	2	3	(註)
民航處	9	8	
路政署	0	0	
海事處	0.2	0	
運輸署	14	8	

註： 相關開支會在部門開支項下入帳，在2015-16年度的預算內，這項目沒有詳細分列。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)302

管制人員的答覆

(問題編號：4641)

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：

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(2013-14 及 2014-15)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(2015-16)有否預留撥款給內部進行研究的項目？如有，請提供下列資料：

項目名稱、內容及目的	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) 在本年度(2015-16)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？

(d) 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 (議員問題編號：137)

答覆：

(a)及(c)在2013-14及2014-15年度撥款和在2015-16年度預留撥款以委託顧問進行政策研究的詳情載於下表：

顧問名稱	批出辦法(公開競投／招標／報價／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	**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。*	0.243 (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。
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。*	13.132 (2013-14年度) 1.566 (2014-15年度) 1.0 (2015-16年度)	2011年3月	已完成	政府已因應顧問研究結果，制定《鐵路發展策略2014》，在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區和其他新發展項目的發展需要下，建議在直至2031年的規劃期內完成7個新鐵路項目。	行政摘要已上載運輸及房屋局和路政署的網站，供市民查閱。
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** *更新運輸數據模型以反映最新交通需求及情況；* *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* *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。*	0.694 (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。*	0.831 (2013-14年度) 0.856 (2014-15年度) 0.208 (2015-16年度)	2011年7月	已完成	政府會與相關持份者合作，推出可行措施，改善香港港口的運作效率。	行政摘要已於2014年12月上載香港港口發展局和香港航運發展局(航運發展局)的網站。
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。*	1.387 (2013-14年度) 0.555 (2014-15年度)	2011年11月	已完成	政府正在跟進顧問提出成立新航運機構的建議，釐定新機構的具體職能和架構，以確定組織在財政和運作上持續發展的可行性。	期終報告及行政摘要已上載航運發展局的網站。
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。*	0.051 (2013-14年度)	2012年10月	已完成	有關結果會於2015年下半年就屯門第49區擬議物流發展的規劃申請，提交城市規劃委員會考慮。	行政摘要已上載香港物流發展局的網站。
艾奕康有限公司	招標	**銅鑼灣西交通研究－可行性研究** *進行交通影響評估，找出研究地區的交通問題，並制訂改善計劃，解決該等交通問題。*	0.54 (2013-14年度)	2012年12月	已完成	運輸署現正研究該項研究所建議的改善計劃。	行政摘要已上載運輸署的網頁。
德勤財務諮詢服務有限公司	書面報價	**就檢討香港鐵路有限公司(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。*	0.750 (2014-15年度)	2013年4月	已完成	在2015年內向立法會經濟發展事務委員會匯報結果。	研究的主要結果會載於經濟發展事務委員會的文件。

ICF International 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。	不適用
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－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。*	0.228 (2013-14年度) 1.466 (2014-15年度)	2013年12月	已完成	有關屯門第38及第49區擬議物流發展的研究結果，已於2015年3月3日提交屯門區議會。	結果已於2015年3月3日提交屯門區議會。
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	處於最後階段	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	處於最後階段	不適用	不適用
弘達交通顧問有限公司	招標	**美利道多層停車場發展交通影響評估** *就美利道多層停車場的擬議商業發展進行交通影響評估。*	0.32 (2014-15年度) 0.5 (2015-16年度) (研究由發展局撥款進行)	2014年4月	進行中	不適用	不適用
政策二十一	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。*	0.741 (2014-15年度) 0.742 (2015-16年度)	2014年5月	進行中	海事處定期與顧問及相關部門舉行會議，以密切監察研究的進度。	不適用

香港中文大學	招標	**在香港設立民航訓練學院的顧問研究** *評估目前與未來航空業人力資源需求情況，以及探討在香港設立民航訓練學院的可行性。*	0.56 (2014-15年度) 0.84 (2015-16年度)	2014年6月	進行中	不適用	不適用
艾奕康有限公司	招標	**葵涌區貨櫃車拖頭／拖架及重型貨車多層停車場初步研究** *評估目前與未來葵青區內不同車輛的泊車需求及供應，以及製備主要容納貨櫃車及中型／重型貨車的多層停車場概念設計。*	1.284	2014年6月	進行中	不適用	不適用
Tricor Consulting Limited	招標	**成立新法定航運機構的業務個案研究** *就具體職能和架構研究成立新法定航運機構的業務個案，並確定新機構在財政和運作上持續發展的可行性。*	0.300 (2014-15年度) 0.450 (2015-16年度)	2014年7月	進行中	不適用	結果會在研究完成後公布。

H4 Maritime Limited	招標	**參考監管制度與香港相若的海事機關以就海事處工作提供專家意見的顧問研究** *參考監管制度與香港相若的司法管轄區(最少包括英國)的海事機關，在港口管制、船隻檢驗、查驗船隻設備及裝置、入職資格及培訓，以及與其他行業組織合作等範疇，就海事處的工作提供意見。* *顧問研究旨在借鑑監管制度與香港相若的海外海事機關的經驗，就關乎海事處各項監管、管理及行政事宜的工作，向海事處提供意見。*	1.221 (2014-15年度) 0.815 (2015-16年度)	2014年9月	進行中	不適用	不適用

彼安托亞太顧問有限公司	招標	**本地領牌「快速」載客船隻風險評估** *檢討香港水域目前交通情況並評估相關風險；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及與他們作問卷調查及會晤。* *顧問研究旨在為本地領牌載客船隻界定「快速」的定義，並按照風險評估，提出措施以加強規管這類快速船隻和提升其運作安全。*	0.349 (2014-15年度) 0.524 (2015-16年度)	2014年11月	進行中	不適用	不適用
弘達交通顧問有限公司	招標	**龍翔道和獅子山隧道公路交界附近發展交通影響評估** *就龍翔道和獅子山隧道公路交界處附近擬議房屋用地進行交通影響評估。*	0.14 (2014-15年度) 0.52 (2015-16年度) (研究由發展局撥款進行)	2014年12月	進行中	不適用	不適用
艾奕康有限公司	招標	**赤柱及大潭發展項目的交通影響評估** *就赤柱及大潭的擬議房屋用地進行交通影響評估。*	0.11 (2014-15年度) 0.68 (2015-16年度) (研究由發展局撥款進行)	2015年1月	進行中	不適用	不適用

理大科技及顧問有限公司	招標	**為香港水域的本地船隻研發一款成人和兒童都合用的救生衣的顧問研究** *探討研發一款符合相關國際安全標準的成人和兒童皆適用的救生衣，用於香港水域的船隻。*	0.204 (2014-15年度) 1.836 (2015-16年度)	2015年2月	進行中	不適用	不適用
未能提供	招標	**南風道發展項目的交通影響評估** *就南風道擬議房屋用地進行交通影響評估。*	1.40 (預算) (研究由發展局撥款進行)	2015年3月 (暫定)	計劃中	不適用	不適用
未能提供	招標	**大埔滘及馬窩發展項目的交通影響評估** *就大埔滘及馬窩的擬議房屋用地進行交通影響評估。*	1.40 (預算) (研究由發展局撥款進行)	2015年6月 (暫定)	計劃中	不適用	不適用
未能提供	招標	**公共交通策略研究－角色和定位檢視** *探討包括專營巴士、公共小巴、的士、非專營巴士、輕鐵、電車及渡輪在內的各公共交通服務的角色定位。*	未能提供	2015年年底／2016年年初	計劃中	不適用	不適用

(b) 我們在2015-16年度會繼續進行下列內部研究：

項目名稱、內容及目的	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？
航運服務業經濟貢獻研究 *評估航運業所帶來的增加價值和就業人數。*	2014年12月	進行中並處於初步階段	不適用	結果會在研究完成後提交航運發展局。

(d) 批出顧問研究項目的甄選準則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。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)303

管制人員的答覆

(問題編號：4642)

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：

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 2013-14 至 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」或「十三五」有關	牽涉開支	涉及之內地官員、及部門或機構名稱	有無簽署任何協議件？該項文件是否公開？若否，原因為何？	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？	有否就該項跨境項目公諮詢香港市民	有關計劃涉及的法律或政策改動詳情

(b) 本年度(2015-16)有否預留撥款進行中港跨境項目或計劃？如有，請根據下列表格，列出 2015-16 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」或「十三五」有關	牽涉開支	涉及之內地官員、及部門或機構名稱	有無簽署任何協議件？該項文件是否公開？若否，原因為何？	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？	會否就該項跨境項目公諮詢香港市民	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 2015-16 年度預算中預留有多少開支和人手？

提問人：何秀蘭議員 (議員問題編號：138)

答覆：

(a)及(b)　2013-14至2015-16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」或「十三五」有關	牽涉開支	涉及之內地官員、及部門或機構名稱	有無簽署任何協議件？該項文件是否公開？若否，原因為何？	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？	有否就該項跨境項目公諮詢香港市民	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： 2013-14年度：313萬元 2014-15年度：313萬元 2015-16 年度(預算)：326萬元	廣東省政府	無	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。政府在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。 所涉及的人手及開支以內部調配資源應付，沒有詳細分列。	有	無須修訂任何法例以實施第一階段試驗計劃。

項目／計劃名稱	具體內容、目的，及是否與「粵港合作框架協議」或「十三五」有關	牽涉開支	涉及之內地官員、及部門或機構名稱	有無簽署任何協議件？該項文件是否公開？若否，原因為何？	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？	有否就該項跨境項目公諮詢香港市民	有關計劃涉及的法律或政策改動詳情
廣深港高速鐵路(高鐵)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。 2013-14 年度：121.869 億元 2014-15 年度(修訂預算)：64.004 億元 2015-16 年度(預算)：56.742 億元	交通運輸部－國家鐵路局／中國鐵路總公司(前鐵道部)	無	2010 年 1 月動工。香港鐵路有限公司(港鐵公司)於 2014 年 5 月表示，新的目標通車日期為 2017 年年底。港鐵公司並於 2014 年 8 月公布，高鐵委託工程最新造價估算為 715.2 億元(當中包括額外的保險及項目管理費用)。港鐵公司表示，正檢視高鐵香港段的修訂工程時間表和最新委託費用預算，預計於 2015 年第二季完成檢視。	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。 路政署調配內部人員(專責團隊有 1 名總工程師(總工程師／鐵路拓展 2-3)、5 名高級工程師、8 名工程師和 1 名助理工程師)監察高鐵香港段項目的實施。 在總目 158 項下，運輸及房屋局(運房屋)運輸科以現有人員在其常規職務中監督高鐵工程，涉及的開支和人手沒有詳細分列。	自 2010 年 7 月起已定期就項目的進展及財務狀況向立法會提交報告。	項目在現有法律及政策架構下推行。

項目／計劃名稱	具體內容、目的，及是否與「粵港合作框架協議」或「十三五」有關	牽涉開支	涉及之內地官員、及部門或機構名稱	有無簽署任何協議件？該項文件是否公開？若否，原因為何？	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？	有否就該項跨境項目公諮詢香港市民	有關計劃涉及的法律或政策改動詳情
港深西部快速軌道(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。	不適用	深圳市軌道交通建設辦公室	無	政府於 2014 年 9 月公布《鐵路發展策略 2014》，在回應運輸需求、合乎經濟效益、配合新發展區和其他新發展項目的發展需要等前提下，建議在直至 2031 年的規劃期內完成 7 個新鐵路項目。鑑於快速軌道的整體財務可行性存疑，該擬議鐵路項目沒有納入《鐵路發展策略 2014》內。	《鐵路發展策略 2014》已公布，市民可在運房局和路政署的網站查閱。 所涉及的人手及開支以內部調配資源應付，沒有詳細分列。	在 2012 年 4 至 7 月期間進行的《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂研究的第一階段公眾參與活動，已包括快速軌道這個概念項目。	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」或「十三五」有關	牽涉開支	涉及之內地官員、及部門或機構名稱	有無簽署任何協議件？該項文件是否公開？若否，原因為何？	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？	有否就該項跨境項目公諮詢香港市民	有關計劃涉及的法律或政策改動詳情
港珠澳大橋(大橋)主橋	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。 2013-14 年度: 19.1864 億元 2014-15 年度(修訂預算)：9.794 億元 2015-16 年度(預算)：4.076 億元	廣東省發展和改革委員會	三地政府就主橋的建設、運營、維護和管理簽訂協議，協議已向立法會公開。	設計工作在 2009 年 4 月展開。 建造工程在 2009 年 12 月展開。現正檢討目標完工日期。	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。 在總目 158 項下，運房屋(運輸科)一直調配現有人手監察大橋主橋工程，屬於常規職務。	有	項目在現有法律及政策架構下推行。

(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，運輸科及其轄下部門並無參與其他形式的跨境合作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4643)

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：

請提供局長及副局長過去5個年度每年的外訪詳情，並請按日期，列出每一次外訪行程的(a)目的、地點；(b)會見的當地官員職銜；(c)隨行的香港官員人數及職銜；(d)行程日數；以及(e)涉及開支總額和(i)交通(分別列出機票和目的地本地交通)、(ii)住宿、(iii)膳食、(iv)宴會或酬酢及(v)送禮的分別開支。

日期	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)

提問人：何秀蘭議員 (議員問題編號：139)

答覆：

綱領(1)下運輸及房屋局局長(局長)及運輸及房屋局副局長(副局長)在過去5個財政年度進行外訪的相關資料表列如下：

局長

外訪日期 (外訪次數)	外訪地點	隨團人員數目^	外訪目的	酒店住宿開支 (A)	機票開支 (B)	其他及可發還費用# (C)	開支總額 (A)+(B)+(C)
2010-11 (16次)	北京、東莞、廣州、澳門、上海、深圳、珠海、布魯塞爾、吉隆坡、倫敦、墨爾本、新加坡	視乎運作需要，局長政務助理及／或局長新聞秘書會陪同局長外訪。	進行交流、帶領代表團外訪、會晤相關政府官員和當地組織代表，以及出席活動(例如出席上海世博會「香港的綠色交通運輸」展覽及研討會)。	約 54,000元	約 457,000元	約 87,500元	約 598,500元

2011-12 (6次)	北京、重慶、深圳、珠海、洛杉磯、三藩市、首爾	視乎運作需要，局長政務助理及／或局長新聞秘書會陪同局長外訪。	進行交流、帶領代表團外訪、會晤相關政府官員和當地組織代表，以及出席活動(例如帶領香港房屋委員會的代表團前往重慶，與省級官員交流公營房屋方面的經驗)。	約 68,300元	約 348,400元	約 68,800元	約 485,500元
2012-13 (5次)	北京、大連、廣州、珠海		進行交流、帶領代表團外訪、會晤相關政府官員和當地組織代表，以及出席活動(例如帶領香港航運發展局(航運發展局)及香港港口發展局(港口發展局)的代表團訪問大連以推廣香港可提供的海事服務)。	約 13,800元	約 38,800元	約 10,300元	約 62,900元
2013-14 (11次)	北京、廣州、上海、深圳、珠海、台北、布魯塞爾、法蘭克福、佛羅倫斯、米蘭、新加坡、東京		進行交流、帶領代表團外訪、會晤相關政府官員和當地組織代表，以及出席活動(例如帶領香港物流發展局(物流發展局)及港口發展局的代表團訪問布魯塞爾、法蘭克福、佛羅倫斯和米蘭以推廣本港物流業，以及出席第八屆亞太區經濟合作組織運輸部長級會議)。	約 89,900元	約 308,600元	約 63,500元	約 462,000元
2014-15* (13次)	北京、廣州、澳門、深圳、珠海、雅典、阿姆斯特	視乎運作需要，局長政務助理及／或局長新聞	進行交流、帶領代表團外訪、會晤相關政府官員和當地組織代表，	約 50,800元	約 585,800元	約 76,500元	約 713,100元

	丹、鹿特丹、吉隆坡、倫敦	秘書會陪同局長外訪。	以及出席活動(例如帶領航運發展局的代表團前往雅典出席大型國際航運展覽(Posidonia 2014)，以及帶領物流發展局和港口發展局的代表團訪問馬來西亞以宣傳香港為區域物流樞紐)。				

副局長

外訪日期(外訪次數)	外訪地點	隨團人員數目^	外訪目的	酒店住宿開支(A)	機票開支(B)	其他及可發還費用#(C)	開支總額(A)+(B)+(C)
2010-11(7次)	北京、廣州、上海、珠海、米蘭	0	進行交流、拜訪及會晤相關政府官員和當地組織代表，以及出席活動(例如出席港珠澳大橋相關會議)。	約6,800元	約46,500元	約9,300元	約62,600元
2011-12	副局長在2011-12年度沒有進行外訪。						
2012-13(3次)	廣州、深圳、珠海	0	會晤相關政府官員(例如出席深港合作會議)。	0元	0元	約800元	約800元
2013-14(1次)	武漢	0	拜訪及會晤相關政府官員和當地組織代表，以及了解內地最新發展。	約1,200元	約5,400元	約900元	約7,500元
2014-15*(3次)	廣州、倫敦	0	進行交流、帶領代表團外訪、會晤相關政府官員和當地組織代表，以及出席活動(例如帶領航運發展局的代表團外訪以推廣香港可提供的海事服務)。	約7,200元	約61,400元	約14,600元	約83,200元

上述外訪每次為期1至10日不等。

* 包括2014年4月1日至2015年3月20日期間進行的外訪。
^ 局長辦公室的隨團人員數目
\# 有關開支包括按照《公務員事務規例》相關規定可獲發還的用膳及其他費用。

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。根據現行的一般指引規定，因公務酬酢而設的午宴，人均開支不應超過450元，晚宴則以600元為限，當中包括在宴會上享用的一切食物和飲品開支、服務費及小費。

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之間互為送贈。我們沒有就為外訪採購禮物或紀念品所涉開支另立帳目，故未能提供相關統計數字。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)305

管制人員的答覆

(問題編號：4644)

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
　　(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：

請提供轄下部門過去5個年度每年到內地與相關機構會晤、訪問或交流的詳情，並請按日期，列出每一次行程的：

(a) 目的、地點；
(b) 會見的當地官員職銜；
(c) 隨行的香港官員人數及職銜；
(d) 行程日數；
(e) 涉及開支總額；
(f) 有關行程於啟程前有否對外公布，若否，保密的原因為何；
(g) 會晤有無會議紀錄存檔，若否，原因為何；
(h) 有否達成協議，如有，內容為何及落實該項協議的進度；
(i) 交通(分別列出機票和目的地本地交通)；
(ii) 住宿；
(iii) 膳食；
(iv) 宴會或酬酢；以及
(v) 送禮的分別開支。

日期	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)

提問人：何秀蘭議員 (議員問題編號：140)

答覆：

運輸及房屋局(運房局)運輸科及其轄下部門的人員在2010-11至2014-15年度期間前往內地進行外訪的相關資料載於**附件A至E**。為求完備，當中亦包括前往澳門及台灣進行外訪(如有)的資料。

運輸科及其轄下部門與相關當局會視乎需要，就雙方關注的課題不時交換意見並進行商討。外訪每次為期1至9日不等，訪問團成員來自不同職系和職級，並由適當職位的人員帶領。因應不同情況和因素，例如會晤性質及議題、雙方是否取得共識和事態發展等，會晤內容一般均妥為記錄。我們會視乎情況和需要，考慮須否及如何公布外訪及所達成協議的資料。

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。根據現行的一般指引規定，因公務酬酢而設的午宴，人均開支不應超過450元，晚宴則以600元為限，當中包括在宴會上享用的一切食物和飲品開支、服務費及小費。

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之間互為送贈。由於我們沒有就為外訪採購禮物或紀念品所涉開支另立帳目，所以沒有備存相關統計數字。

運房局(運輸科)

年度 (外訪次數)[1]	目的及外訪地點	每次外訪 隨團人員數目[2]	開支總額[3] (萬元)
2010-11 (44)	－就內地與香港合作、陸路運輸基建項目(例如港珠澳大橋(大橋)和廣深港高速鐵路(高鐵))、跨境渡輪／車輛／旅客安排、航空服務、三跑道系統、物流／航運／港口業的推廣與合作、《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》、避免航運收入雙重課稅等相關事宜，出席活動和進行討論及交流。 －外訪地點包括北京、成都、重慶、大連、東莞、廣州、杭州、哈爾濱、澳門、漠河、南海、南京、寧波、前海、上海、深圳、台灣、天津、廈門、西安、武漢和珠海。	1-10	51.9
2011-12 (33)		1-5	25.4
2012-13 (18)		1-6	25.6
2013-14 (26)		1-7	33.3
2014-15[4] (26)		1-5	22.5

1 包括與其他決策局／部門聯合進行的外訪。

2 包括運輸科及局長辦公室的人員。

3 包括酒店住宿、機票及其他相關開支，但不包括由主辦單位贊助的項目。向有關人員提供酒店住宿及機票等，一律遵從相關《公務員事務規例》及指引的規定。

4 截至2015年2月28日。

民航處

年度 (外訪次數)[1]	目的及外訪地點	每次外訪 隨團人員數目[2]	開支總額[3] (萬元)
2010-11 (53)	－與相關航空當局舉行會議以討論航空交通管理合作範疇，並參加與航空有關的工作坊和研究會以掌握航空業在規管、技術和運作方面的最新發展。 －就航空業的規管、技術和運作範疇，進行技術考察，以促進合作並交流經驗。 －外訪地點包括北京、北海、長沙、成都、重慶、敦煌、廣州、桂林、海口、杭州、懷化、澳門、南京、三亞、上海、蛇口、深圳、台灣、騰衝、天津、烏魯木齊、廈門、鄭州和珠海。	1-33[4]	117.3
2011-12 (52)		1-6	80.9
2012-13 (44)		1-7	59.3
2013-14 (42)		1-5	55.2
2014-15[5] (35)		1-5	42.8

1 包括與其他決策局／部門聯合進行的外訪。

2 包括民航處人員。

3 包括酒店住宿、機票及其他相關開支，但不包括由主辦單位贊助的項目。向有關人員提供酒店住宿及機票等，一律遵從相關《公務員事務規例》及指引的規定。

4 33名人員分別出席在澳門舉行的第四十七屆亞洲及太平洋區民航局局長會議的不同環節。

5 截至2015年2月28日。

路政署

年度 (外訪次數)[1]	目的及外訪地點	每次外訪 隨團人員數目[2]	開支總額[3] (萬元)
2010-11 (149)	－就(i)深港西部通道與落馬洲跨界橋的運作及維修事宜和(ii)高鐵與大橋的發展、建造和落實事宜，拜訪內地相關管理當局並出席有關會議和技術論壇。 －出席每年一度的「內地與香港建造業論壇」。 －就道路開掘管理方法、路面保養、公用設施記錄系統、資產管理等範疇，與內地多個公路、規劃及運輸當局的官員交流經驗。 －外訪地點包括北京、廣州、貴州、海口、洛陽、澳門、南京、南寧、南沙、寧波、上海、深圳、武漢和珠海。	1-8	60.4
2011-12 (142)		1-16	67.7
2012-13 (139)		1-8	45
2013-14 (130)		1-7	30.6
2014-15[4] (134)		1-7	30.8

1 包括與其他決策局／部門聯合進行的外訪。

2 包括路政署人員。

3 包括酒店住宿、機票及其他相關開支，但不包括由主辦單位贊助的項目。向有關人員提供酒店住宿及機票等，一律遵從相關《公務員事務規例》及指引的規定。

4 截至2015年2月28日。

海事處

年度 (外訪次數)[1]	目的及外訪地點	每次外訪 隨團人員數目[2]	開支總額[3] (萬元)
2010-11 (43)	－就海上工業安全、污染控制、港口及船舶交通管理、推廣香港船舶註冊、海道測量、本地船隻檢驗、汲取海事技術及設備方面的知識等範疇進行外訪。 －外訪地點包括北京、保山、成都、重慶、大連、東莞、敦煌、廣州、桂林、海口、杭州、黑河、呼倫貝爾、惠州、江門、揭陽、麗江、澳門、南京、南寧、寧波、秦皇島、三亞、上海、汕頭、汕尾、深圳、台灣、威海、蕪湖、武夷山、廈門、西安、西寧、銀川、湛江、紹興、中山和珠海。	1-6	41.3
2011-12 (53)		1-7	82.1
2012-13 (58)		1-5	46.1
2013-14 (41)		1-7	45.3
2014-15[4] (43)		1-6	34

1 包括與其他決策局／部門聯合進行的外訪。

2 包括海事處人員。

3 包括酒店住宿、機票及其他相關開支，但不包括由主辦單位贊助的項目。向有關人員提供酒店住宿及機票等，一律遵從相關《公務員事務規例》及指引的規定。

4 截至2015年2月28日。

運輸署

年度 (外訪次數)[1]	目的及外訪地點	每次外訪 隨團人員數目[2]	開支總額[3] (萬元)
2010-11 (29)	－就跨境運輸安排及其他運輸相關事宜出席會議。 －出席論壇就運輸相關事宜與專業人士及相關各方交換意見。 －就運輸相關事宜拜訪有關當局／機構。 －外訪地點包括北京、長春、長沙、成都、重慶、廣東、廣州、杭州、昆明、臨沂、洛陽、澳門、寧波、青島、上海、瀋陽、深圳、台灣、武漢、鄭州、中山和珠海。	1-9	16.4
2011-12 (29)		1-10	28.8
2012-13 (29)		1-14	12.4
2013-14 (18)		1-12	4
2014-15[4] (13)		1-24	9.2

1 包括與其他決策局／部門聯合進行的外訪。

2 包括運輸署人員。

3 包括酒店住宿、機票及其他相關開支，但不包括由主辦單位贊助的項目。向有關人員提供酒店住宿及機票等，一律遵從相關《公務員事務規例》及指引的規定。

4 截至2015年2月28日。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3580)

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：

本年度，運輸科將繼續推動成立新的航運組織，以促進香港航運業的發展，並支持香港航運發展局(航運發展局)推廣香港作為國際航運中心的工作。就此，請當局告知本會：

(a) 有關成立新的航運組織，具體計劃為何，其進展如何；
(b) 運輸科將如何增撥資源支持航運發展局的工作？當中所涉財政承擔為何；
(c) 就民航訓練學院的可行性研究，目前進展如何？當中所涉財政承擔為何？

提問人：葉劉淑儀議員 (議員問題編號：43)

答覆：

(a) 2014年7月，本局委託專家進行研究，探討建議新的航運組職的具體職能和架構，以確定組織在財政和運作上持續發展的可行性。專家工作已進入最後階段，預期在數月內可提交建議方案，政府隨後會諮詢立法會及與業界討論，並會適時啟動相關的前期工作。我們會在落實方案後制定詳細計劃。

(b) 在2015-16年度，我們計劃增設4個新的編外職位，預算開支為400萬元，以加強對香港航運業發展的支援，另外會額外撥款200萬元，支持航運發展局與香港貿易發展局和香港投資推廣署攜手合作，加強在海外及內地市場的宣傳推廣工作，以及進行與行業相關的政策研究。涉及的預算開支約為600萬元。

(c) 民航處已委託顧問進行成立民航訓練學院的可行性研究，顧問費用約為140萬元。研究範圍包括評估本港及海外航空業現時及未來人力資源及培訓需求，以及成立民航訓練學院的可行性等事宜。預期顧問研究於2015年完成。待可行性研究有結果後，政府會詳細研究成立民航訓練學院的細節安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5299)

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：

在2014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 (議員問題編號：128)

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2015年2月，港鐵公司合共收到156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15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。

政府調配內部資源來監督高鐵項目，其專責團隊有1名總工程師(總工程師／鐵路拓展2-3)、5名高級工程師、8名工程師和1名助理工程師。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5300)

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：

2015-16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 (議員問題編號：129)

答覆：

「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」已分別於2014年2月及2014年12月大致完成。在2015-16年度，該兩項工程的預算開支分別為4,000萬元及1.87億元，主要用於清繳工程計劃的賬項和進行未完成的工程。這些工程的設計及監督工作由路政署委聘的顧問進行。

由於該兩項工程已於2014年大致完成，所以預計在2015-16年度不會影響屯門公路的巴士路線、公共小型巴士路線及行車時間。

運輸及房屋局(運輸科)以現有人手資源監督該兩項工程的進度。

完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5302)

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：

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(運房局)對上述規劃項目開展的公眾諮詢詳情分別為何；2015-16年度運房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 (議員問題編號：131)

答覆：

有關屯門西繞道項目，路政署自2008年起一直與相關持份者(包括屯門區議會和鄉議局)保持聯絡。路政署已於2015年3月3日向屯門區議會介紹屯門西繞道以連接屯門第40區及青田路的修訂走線方案。路政署會參照屯門區議會的意見，進一步檢討屯門西繞道工程。路政署會以內部資源進行檢討工作。

至於中九龍幹線項目，路政署在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月啟用，以加強與公眾的溝通。在2015-16年度，路政署會以現有人手資源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。路政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2015-16年度，路政署會以現有人手資源繼續與相關區議會及公眾聯繫。

跨灣連接路和將軍澳－藍田隧道項目的初步設計，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。兩個項目的詳細設計工作正在進行。在詳細設計階段，土木工程拓展署會以現有人手資源繼續與相關區議會及持份者聯繫。

運房局(運輸科)一直以現有人手資源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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5303)

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：

中環灣仔繞道和東區走廊連接路(繞道工程)、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－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；2015-16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 (議員問題編號：132)

答覆：

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的核准預算費為44.869億元。工程的設計及監督工作由路政署委聘的顧問進行，路政署以現有人手資源監督工程的推展工作。擴闊工程於2014年3月大致完成。在2015-16年度的預算開支為4,103.5萬元，主要用作結清工程計劃的賬戶和進行仍未完成的工程。

繞道工程的核准預算費為360.389億元。工程的設計及監督工作由路政署委聘的顧問進行，路政署以現有人手資源監督計劃的推展工作。繞道工程的建造工程於2009年年底展開。截至2015年2月底，整體已完成約50%的工程。在2015-16年度的預算開支為3,566,564,000元。

在未來數年，繞道工程需要進行大量複雜的海事及道路工程，將有機會出現很多挑戰和難以預計的情況，其中以東區走廊連接路的工程尤甚，因該項工程涉及在維持東區走廊正常運作的情況下，進行複雜的重建及改善北角段的東區走廊天橋組工程。

繞道工程以往已曾遇到不可預見的情況，例如惡劣天氣較預期差和垂直隔牆的深度較預期增加，該等情況仍可能在餘下的填海工程出現。此外，將來部分工程的施工位置

毗連快速公路和貼近民居，因此亦存在其他風險，包括需要較預期長的時間進行預備工程，以便在東區走廊實施大型臨時交通措施，以及需要採取較繁複的工序，以應對公眾日益就工程滋擾的關注。這些風險一旦出現，或會對繞道工程的建造進度造成影響。

鑑於未來仍有很多挑戰及難以預計的情況，可能導致工程延誤，路政署會繼續聯同顧問工程師及駐工地工程人員緊密監察工程進度，並致力採取適當的措施加快工程，例如改良施工方法和程序，以期繞道能盡早通車。

為方便進行建造工程，承建商會按需要實施臨時交通安排。現有行車線數目在繁忙時間將維持不變，以盡量減少影響交通。因此，巴士路線及公共小型巴士路線無需因上述工程而作重大改變，行車時間所受的影響理應輕微。

運輸及房屋局(運輸科)以現有人手資源監督該兩項工程的進度。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5304)

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：

運輸及房屋局(運房局)就監督元朗市中心、旺角和銅鑼灣擬議行人環境改善計劃，其細節如何；2015-16年度運房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 (議員問題編號：133)

答覆：

元朗市中心、旺角和銅鑼灣3項擬議行人環境改善計劃的詳情如下：

元朗市中心行人環境改善計劃

我們已制訂多項小型及大型行人環境改善計劃，以改善元朗市中心的步行環境。

小型改善計劃共有9項，包括擴闊行人路和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，以及加建樓梯等。至今，7項小型改善計劃已經完成，費用合共約180萬元。其餘兩項計劃為擴闊元朗青山公路近大棠路的行人過路處，以及為鳳翔路行人天橋加建樓梯，預計於本年內完成。

大型改善計劃共有3項，即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，以及沿元朗明渠建造行人天橋系統。就首兩項計劃，路政署以現有人手資源進行詳細設計工作，有關工作現正積極進行。至於行人天橋系統，路政署於2014年12月委聘顧問作進一步研究和進行詳細設計工作，約需兩年完成。在2015-16年度，相關顧問研究及工地勘測的預算開支約為600萬元。

上述小型及大型行人環境改善計劃是參照2009至2010年期間進行的公眾參與活動所蒐集的意見而制訂。路政署於2013年5月完成另一項公眾參與活動，蒐集公眾對大型改善計劃初步建議的意見。在2015-16年度，路政署計劃以現有人手資源，就擬議沿元朗明渠行人天橋系統的設計諮詢元朗區議會及相關持份者。

旺角行人天橋系統

路政署於2013年10月委聘顧問進行進一步研究，以評估擬議行人天橋系統的預計使用量，以及施工和運作期間對交通、環境及地下公用設施的影響等。預計有關工作約需兩年完成。在2015-16年度，相關顧問研究及工地勘測的預算開支約為350萬元。路政署會以現有人手資源，在進一步研究期間諮詢公眾。

銅鑼灣行人隧道系統

路政署於2014年7月完成擬議行人隧道系統的可行性研究，當中包括進行了兩輪公眾參與活動。

由於擬議行人隧道系統在地理上為發展局負責的策略性市區(包括銅鑼灣及跑馬地)地下空間發展先導研究所涵蓋，因此政府會因應先導研究的結果，檢討擬議行人隧道系統的需要，以及推行的方案和時間表。如獲財務委員會批准撥款，上述研究擬於今年展開。運輸署及路政署於2014年6月向灣仔區議會轄下的發展、規劃及交通委員會交代有關進度。在現階段，運輸署及路政署正推展短期措施(例如擴闊行人過路處)，以改善擬議行人隧道沿線的地面行人環境。預計有關工程可於本年內完成。

運房局(運輸科)以現有人手資源監督該等計劃的進度，屬於常規職務，涉及的人手和員工開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5305)

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：

運輸及房屋局(運房局)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；2015-16年度運房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 (議員問題編號：134)

答覆：

政府於2009年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(以下簡稱「上坡電梯系統」)的建議進行評審，以決定為當時收到的20項建議的工程項目進行初步技術可行性研究的優次。政府於2009年5月就此諮詢立法會交通事務委員會。在有關評審完成後，政府於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。

及後，經審視人力資源後，路政署開展了排名第十一位及第十二位的建議的初步技術可行性研究。這兩項研究已分別於2014年第二及第三季完成。18項已排名的建議目前的進展載於附件。在2015-16年度進行的公眾參與活動次數，將取決於各項建議的潛在影響、複雜程度和是否具爭議性。運房局(運輸科)、運輸署和路政署會以現有人手資源監督各項公眾參與活動。

正如上文所述，政府於2009及2010年向立法會交通事務委員會簡介的評分機制，包括一套評審準則，載列於下表。

(a)	**周邊環境因素**	**(總分：40分)**
	(i) 受惠區域內目前的人口和就業情況	(6分)
	(ii) 受惠區域內年屆65歲或以上的現有人口	(5分)
	(iii) 地理狀況，即斜度／水平高度差距	(11分)
	(iv) 與其他現有或已落實興建的行人設施的連接狀況	(4分)
	(v) 與受惠區域內現有或已落實興建的集體公共運輸設施的連接狀況	(4分)
	(vi) 與受惠區域內現有或已落實興建的活動中心的連接狀況	(4分)
	(vii) 現時行人流量的穩定性	(6分)
(b)	**效益因素**	**(總分：35分)**
	(viii) 活化社區／為社區帶來益處	(6分)
	(ix) 節省行程時間／費用	(8分)
	(x) 改善目前的交通狀況	(6分)
	(xi) 改善現時步行環境	(6分)
	(xii) 道路安全	(6分)
	(xiii) 推廣旅遊	(3分)
(c)	**實施因素**	**(總分：25分)**
	(xiv) 土地需求	(6分)
	(xv) 技術／環境限制	(6分)
	(xvi) 成本效益	(13分)

附件

18項已排名的上坡電梯系統建議之現時進度

排名	建議	工程進度
1	慈雲山行人通道系統	該通道在沙田至中環線工程項目中落實。
2	寶馬山行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署現正準備委聘顧問就選定的走線進行勘測及初步設計工作。
3	青衣長亨邨升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究、勘測及初步設計均已完成。路政署亦已展開詳細設計工作。
4	磅巷行人扶手電梯及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署於2013年進行公眾諮詢，蒐集市民對落實工程及走線的意見。經考慮公眾意見及檢視原有計劃後，路政署於2015年1月8日徵詢中西區區議會對初步修訂計劃的意見。路政署下一步會就初步修訂計劃進一步諮詢公眾。
5	葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
6	葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
7	葵涌麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
8	近竹園北邨行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
9	窩打老道山升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。工程已在憲報刊登及獲授權進行。路政署現正就建議進行詳細設計工作。
10	荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究顯示，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，再處理有關項目。
11	葵涌大窩口路至禾塘咀街升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署現正準備委聘顧問進行勘測及初步設計工作。

12	聯安街升降機及行人通道	初步技術可行性研究已經完成。路政署現正準備委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
13	月華街行人通道系統	該項目正由土木工程拓展署在觀塘市中心重建項目下落實。
14	康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統	待排名較高建議的推展工作上軌道後，才會跟進這項建議。
14	荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機系統	醫院管理局(醫管局)已就瑪嘉烈醫院建升降機塔工程進行土質勘測，待得出分析報告後，醫管局將應用相關資料於升降機塔工程的詳細設計中。
16	富寶花園至西沙路升降機及行人通道	待排名較高建議的推展工作上軌道後，才會跟進這項建議。
17	興盛路至大窩口道升降機及行人通道系統	待排名較高建議的推展工作上軌道後，才會跟進這項建議。
18	沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統	待排名較高建議的推展工作上軌道後，才會跟進這項建議。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5307)

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：

運輸及房屋局就推行「人人暢道通行」的新政策，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的現有計劃，其細節及地點為何；2015-2016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 (議員問題編號：136)

答覆：

政府多年來一直在公共行人通道(即由路政署負責維修及保養的公共行人天橋、高架行人道和行人隧道)加設無障礙通道設施(「原有計劃」)，以回應平等機會委員會的建議。我們正繼續推展「原有計劃」餘下的154個項目，預計可按進度陸續至2018年完成大部分的項目。截至2015年2月28日，10個項目已經完成，74個項目正在施工，35個項目預計於2015-16年度展開。其餘35個項目的建造工程，在完成設計工作並獲區議會支持後將盡快展開。

政府於2012年8月推出「人人暢道通行」新計劃，以期進一步為由路政署負責維修及保養的現有公共行人通道加設無障礙通道設施。市民共建議在約250條公共行人通道加建升降機。我們於2013年上半年邀請18區區議會，就市民建議的區內新項目制定優次，各區議會分別選出3條公共行人通道作優先推行(「擴展計劃」)。我們已大致完成就各區區議會選定的公共行人通道進行的技術可行性研究及勘測工作，並於2014年首季向各區區議會匯報研究結果及初步方案。確定為技術上可行並獲區議會支持的項目的詳細設計工作已經展開，大部分的加建工程項目預計可分階段於2017至2018年完成。截至2015年2月28日，1個優先項目正在施工，46個優先項目預計於2015-16年度展開建造工程，其餘10個優先項目在完成研究及設計工作並獲區議會支持後將盡快展開建造工程。

在2015-16年度，政府會繼續就「人人暢道通行」計劃各項目的設計及建造安排諮詢相關的區議會。政府以現有人手資源進行公眾諮詢。

「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	橫跨干諾道中於無限極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
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

路政署結構編號	位置
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
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

路政署結構編號	位置
KS41	橫跨漆咸道北近溫思勞街
觀塘區	
KF71	於藍田巴士總站及藍田港鐵站近匯景花園
KF44	橫跨協和街近祥和苑
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
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
KS12	橫跨彩虹道近樂善道
K36	於蒲崗村道橫跨龍翔道
K8	沿鳳舞街橫跨龍翔道
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

路政署結構編號	位置
KS30	橫跨康莊道近漆咸道交匯處
KS31	橫跨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	橫跨青康路近美景花園
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	橫跨荃灣路近荔景邨
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

路政署結構編號	位置
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	橫跨大埔公路近火炭路
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在康樂園與泰亨之間
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及新興花園
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

路政署結構編號	位置
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)
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	在屯門公路連接天橋N874近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
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
HF92及HF92A	橫跨東區走廊近鰂魚涌公園
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高架行人道
灣仔區	
HF85	在怡和街、邊寧頓街與糖街的交界處
HF154	橫跨告士打道及波斯富街近信和廣場
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
KS52	橫跨達之路近桃源街
KF97	橫跨大埔道近大窩坪道

路政署結構編號	位置
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	橫跨渡船街在登打士街交界
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
NF229	橫跨青山公路－葵涌段、葵涌道及梨木道交界
北區	
NF134	橫跨粉嶺公路近粉嶺港鐵站
NS51及NS128	橫跨馬會道近天平邨天美樓及智順里
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

路政署結構編號	位置
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	
NF288	在西樓角路近荃灣港鐵站A出口
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及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元朗西鐵站
NF376	橫跨屏廈路近天水圍西鐵站B出口

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5308)

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：

「過境私家車一次性特別配額」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本地交通影響進行研究，涉及的開支為何；2015-2016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？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：137)

答覆：

「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」(計劃)第一階段於2012年3月30日推出，接受本港私家車申請一次性特別配額。截至2015年2月28日，運輸署接獲5 386宗申請，其中4 974宗獲得批准。計劃第一階段已達到其預期目的，即為本港人士提供多一個往訪廣東省的途徑。根據運輸署觀察所得，計劃第一階段沒有對本地交通情況造成任何不良影響。在2014-15及2015-16年度，計劃的開支及預算開支分別為313萬元及326萬元，主要包括員工開支及系統保養費用。

我們一直密切監察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。當取得充足經驗後，粵港兩地政府會進一步研究和商議計劃第二階段的具體安排。在制定計劃第二階段的安排時，我們會諮詢公眾和聽取市民的意見。目前，計劃第二階段沒有具體的實施時間表。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5310)

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：

過去5年，運輸及房屋局(運房局)有否就公共小型巴士(公共小巴)的營運安全進行研究，其結果及涉及的開支為何；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；2015-16年度運房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？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：139)

答覆：

政府在過去5年並沒有就公共小巴營運的安全進行大型研究，但一直監察及檢討公共小巴營運的安全。過去數年，我們引入多項新法例規定，加強公共小巴安全。這些規定包括：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最高車速限制預設為每小時80公里的認可車速限制器；強制在公共小巴車廂內展示公共小巴司機證；強制新登記的公共小巴安裝電子數據記錄儀；以及強制公共小巴駕駛執照申請人修習及完成職前課程才獲發公共小巴駕駛執照。

2010至2014年各區涉及公共小巴的交通意外數目表列如下：

地區	2010	2011	2012	2013	2014
中西區	64	63	63	49	57
灣仔	31	42	28	40	25
東區	44	59	54	54	44
南區	44	43	43	44	46
油尖旺	114	103	74	99	95
深水埗	57	61	41	47	25
九龍城	87	87	69	80	81

地區	2010	2011	2012	2013	2014
黃大仙	86	76	80	76	75
觀塘	134	128	125	146	139
葵青	77	81	74	99	87
荃灣	70	70	72	67	77
屯門	46	49	43	41	24
元朗	40	53	66	60	67
北區	51	45	62	59	62
大埔	47	33	37	27	39
沙田	65	68	66	76	61
西貢	37	26	30	30	30
離島	1	0	4	0	0
合計	**1 095**	**1 087**	**1 031**	**1 094**	**1 034**

2010至2014年各區涉及公共小巴的交通意外的傷亡數字表列如下：

地區	2010	2011	2012	2013	2014
中西區	86	90	130	96	99
灣仔	42	47	34	68	31
東區	61	72	91	84	62
南區	66	55	73	85	87
油尖旺	164	158	96	181	132
深水埗	100	88	48	70	33
九龍城	137	164	103	115	123
黃大仙	195	149	126	95	113
觀塘	213	193	204	246	233
葵青	119	163	135	153	137
荃灣	108	126	98	97	102
屯門	68	82	69	57	53
元朗	78	107	124	80	111
北區	94	87	118	124	148
大埔	88	61	71	43	63
沙田	117	133	139	139	122
西貢	71	39	42	43	48
離島	1	0	4	0	0
合計	**1 808**	**1 814**	**1 705**	**1 776**	**1 697**

政府沒有計劃在2015-16年度就公共小巴營運的安全進行公眾諮詢。作為一個持續進行的工作，運輸署會與公共小巴營辦商就加強公共小巴營運安全相關的事宜保持定期溝通。政府會繼續檢討進一步加強公共小巴營運的安全的需要，並在有需要時提出法例修訂。上述工作由運房局(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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5311)

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：

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，2015-16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 (議員問題編號：140)

答覆：

政府一直致力推行適當措施，合理分布過海隧道的交通流量，以紓緩道路交通擠塞情況。為此，政府認為調整隧道費是合理分布過海隧道交通的有效方法。不過，在實行任何過海隧道收費調整方案前，必須考慮多項因素，例如在合理分布交通後有關連接道路的容量及對相關地區交通的影響。為免對過海隧道周邊連接道路造成負面影響，政府認為，較適當的做法是把西區海底隧道(西隧)納入交通合理分流計劃。中環灣仔繞道通車後，將有助紓緩西隧連接道路的擠塞情況，讓政府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，我們在2015-16年度不會就合理分布過海隧道交通進行公眾諮詢工作。

由現在至中環灣仔繞道通車之前，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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5312)

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：

就檢討香港鐵路有限公司(港鐵公司)的票價調整機制，2014年運輸及房屋局(運房局)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；運房局的檢討有否包括回購港鐵公司的可行性；2015-16年度運房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 (議員問題編號：141)

答覆：

根據政府與港鐵公司簽訂的《營運協議》，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〕。

就2013年4月完成的票價調整機制檢討，政府已於2012年9月至11月進行公眾諮詢。在2014年沒有再進行公眾諮詢。

根據《營運協議》，票價調整機制下一次檢討時間為2018年，我們屆時會考慮檢討的範圍、重點和方法。在2015-16年度，我們沒有為檢討預留撥款。

政府沒有計劃回購港鐵公司。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5313)

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：

就改善珀麗灣對外交通，運輸及房屋局(運房局)會否於2015-16年度為珀麗灣至荃灣航線重新招標，運房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；運房局會否於2015-16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，運房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 (議員問題編號：142)

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2015-16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。馬灣現時有兩條渡輪服務航線，分別接載乘客來往馬灣與中環及荃灣。另外，區內有6條居民巴士服務路線，分別來往馬灣與青衣、葵芳、荃灣、荃灣西、機場及中環。馬灣／青衣和馬灣／葵芳的居民巴士提供24小時服務，方便居民前往鄰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滿足馬灣居民的交通需求。運輸署會繼續監察乘客需求，按需要考慮改善方案，並在實施方案前諮詢地區代表。

監察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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5314)

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：

東涌線東涌西站的興建進度為何？運輸及房屋局(運房局)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？運房局會否於2015-16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？運房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 (議員問題編號：143)

答覆：

運房局於2014年9月17日公布《鐵路發展策略2014》，在回應運輸需求、合乎經濟效益、配合新發展區的發展需要等前提下，建議在直至2031年的規劃期內完成7個新鐵路項目，當中包括東涌西延線。

一如《鐵路發展策略2014》所述，作為規劃參考，東涌西延線初步建議的落實時間為2020至2024年。儘管如此，落實東涌西延線仍須視乎有關的詳細工程、環境和財務研究結果，以及屆時最新的客運需求評估和是否有足夠資源。按照既定程序，在敲定東涌西延線前，我們會就具體走線、車站位置、推展方式、成本估算、融資模式，以至實際推展時間等細節諮詢公眾。

運房局(運輸科)會以內部資源，協助推展《鐵路發展策略2014》建議的鐵路項目。

居民現時可利用專營巴士，以及市區和大嶼山的士服務來往逸東邨。該區目前有20條專營巴士路線(包括9條區外路線和11條區內路線)。居民也可於港鐵東涌站或公共運輸交匯處轉乘其他交通工具。這些公共交通服務基本上滿足了逸東邨居民的需求。運輸署會繼續監察乘客需求，按需要考慮改善方案，並在實施方案前諮詢地區代表。

監察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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5315)

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：

西鐵線洪水橋站的興建進度為何？運輸及房屋局(運房局)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？運房局會否於2015-16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？運房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 (議員問題編號：144)

答覆：

運房局於2014年9月17日公布《鐵路發展策略2014》，在回應運輸需求、合乎經濟效益、配合新發展區的發展需要等前提下，建議在直至2031年的規劃期內完成7個新鐵路項目，當中包括洪水橋站。

一如《鐵路發展策略2014》所述，作為規劃參考，洪水橋站初步建議的落實時間為2021至2024年。儘管如此，落實洪水橋站仍須視乎有關的詳細工程、環境和財務研究結果，以及屆時最新的客運需求評估和是否有足夠的資源。按照既定程序，在敲定洪水橋站前，我們會就具體走線、車站位置、推展方式、成本估算、融資模式，以至實際推展時間等細節諮詢公眾。

運房局(運輸科)會以內部資源，協助推展《鐵路發展策略2014》建議的鐵路項目。

居民現時可利用專營巴士、公共小巴，以及市區和新界的士服務來往洪水橋。該區目前有13條專營巴士路線(包括11條區外路線和兩條區內路線)，以及1條公共小巴通宵區外路線。居民也可於港鐵天水圍站或公共運輸交匯處轉乘其他交通工具。這些公共交通服務能滿足洪水橋居民的需求。

除了透過每年巴士路線計劃外，運輸署與專營巴士公司亦以區域性重組模式對元朗區的巴士服務作了整體全面的檢視。關於洪水橋區的巴士服務改善方案已於2014年9月局部推行，並會因應洪水橋第13區的實際新增人口於2015年年中進一步推展。運輸署會繼續監察乘客需求，按需要考慮改善方案，並在實施方案前諮詢地區代表。

監察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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5316)

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：

西鐵線屯門碼頭站的興建進度為何？運輸及房屋局(運房局)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？運房局會否於2015-16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？運房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 (議員問題編號：145)

答覆：

運房局於2014年9月17日公布《鐵路發展策略2014》，在回應運輸需求、合乎經濟效益、配合新發展區的發展需要等前提下，建議在直至2031年的規劃期內完成7個新鐵路項目，當中包括屯門南延線。

一如《鐵路發展策略2014》所述，作為規劃參考，屯門南延線初步建議的落實時間為2019至2022年。儘管如此，落實屯門南延線站仍須視乎有關的詳細工程、環境和財務研究結果，以及屆時最新的客運需求評估和是否有足夠的資源。按照既定程序，在敲定屯門南延線前，我們會就具體走線、車站位置、推展方式、成本估算、融資模式，以至實際推展時間等細節諮詢公眾。

運房局(運輸科)會以內部資源，協助推展《鐵路發展策略2014》建議的鐵路項目。

居民現時可利用專營巴士、渡輪、居民巴士，以及市區和新界的士服務來往屯門碼頭。該區目前有10條專營巴士路線(包括8條區外路線和兩條區內路線)。居民也可於港鐵屯門站或公共運輸交匯處轉乘其他交通工具。該區亦有一條渡輪航線接載乘客來往東涌、沙螺灣及大澳。這些交通服務基本上滿足了屯門碼頭居民的需求。

除了透過每年巴士路線計劃外，運輸署與專營巴士公司於2013年以區域性重組模式，整體全面地檢視屯門區的巴士路線。在2014年，運輸署與專營巴士公司亦檢討了屯門公路巴士轉乘站的巴士服務，屯門碼頭的乘客因巴士網絡在改善服務後有所提升而受惠。運輸署會繼續監察乘客需求，按需要考慮改善方案，並在實施方案前諮詢地區代表。

監察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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5317)

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：

運輸及房屋局(運房局)會否於2015-16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 (議員問題編號：146)

答覆：

重組巴士服務是恆常工作。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。運輸署每年均會就涉及18區的建議諮詢當區區議會。2015-16年度路線計劃的諮詢工作已於本年年初展開。就運房局(運輸科)而言，這些工作由現有人手資源承擔，涉及的人手及開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5371)

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：

(a) 請列出香港機場管理局(機管局)過去5年的開支及收入金額；請列出過去5年，機管局主席及其他董事會成員的薪酬；請列出2015-16年度，機管局主席及其他董事會成員的薪酬；以及

(b) 請列出機場第三跑道的預算開支、興建日期及完工日期。

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：191)

答覆：

(a) 機管局在過去5個財政年度的營業額和營運開支(包括折舊及攤銷)載列於下表。

百萬元	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15 (截至2014年9月30日)
營業額	10,583	12,154	13,134	14,810	8,018
營運開支 (包括折舊及攤銷)(註)	5,789	6,149	6,490	7,120	3,596

註：
為符合經修訂的《香港會計準則第19號》「僱員福利」，機管局在2013-14年度改變有關界定福利退休計劃的會計政策。由於這項會計政策的改變具追溯效力，因此在2010-11至2012-13年度期間的營運開支須予重訂。

機管局董事會主席及非執行董事的薪酬水平在2010-11至2014-15年度期間分別為每年22萬元和11萬元，在2015-16年度有關薪酬水平將維持不變。

(b) 根據機管局在2015年1月擬備的最新估算，三跑道系統工程的造價約為1,415億元(按付款當日價格計算)。行政會議於2015年3月17日肯定香港有必要推展三跑道系統計劃。機管局在與政府磋商下，正積極探討有利於早日落實三跑道系統計劃的方法，以期於2023年啟用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6122)

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：

當局會否於2015-16年度，全面檢討現行的「鐵路優先」方針，以決定是否繼續擴建鐵路系統？如有，詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：222)

答覆：

香港人煙稠密，道路空間有限。我們面對的挑戰，在於如何每日為數百萬乘客人次提供快捷可靠的公共交通服務。現時，我們的鐵路網絡每日運載逾450萬乘客，約佔公共交通乘客人次總數的四成。發展鐵路網絡可大大加快乘客流量，其他公共交通工具要有此成效並不容易。其他人口更密集的城市如新加坡、東京、首爾、倫敦及紐約等，也倚重鐵路作為集體運輸系統。

發展鐵路運輸不單能減低對路面交通的倚賴，更可紓緩道路交通擠塞情況和減少車輛造成的污染，同時也能釋放鐵路沿線地區的發展潛力，有利於房屋及經濟發展。

政府一方面繼續採取以鐵路為客運系統骨幹的政策，另一方面也致力保持公共交通系統的高效和多元，促使各公共交通服務優勢互補，從而讓市民在享受便捷服務之同時，亦有所選擇。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6132)

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：

近日，廣東省發改委主任李春洪稱，由於工程技術問題，港珠澳大橋(大橋)要在預期的2017年通車有很大困難，當局是否知悉此事；大橋的最新預算通車時間為何；如大橋延期通車，對本港的經濟損失為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：233)

答覆：

正如運輸及房屋局局長於今年1月16日向立法會交通事務委員會表示，三地聯合工作委員會(三地委)認為整個大橋項目在2016年年底同步建成存在相當大的困難。三地委和大橋管理局會進一步就工期評估進行深入客觀的分析。此外，廣東省發展和改革委員會主任李春洪於今年2月10日舉行的廣東省第十二屆人民代表大會第三次會議的記者會上表示，大橋工程遇到了很多不可預測的困難及技術問題，現在看來，2016年底全部建成通車，困難相當大。

在香港的本地工程方面，按照現時的進度，香港口岸和香港接線工程應未能趕及於2016年年底完工，路政署正評估預計完工日期。

我們會以施工安全和確保質量為規劃考慮因素，致力早日完成工程項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6133)

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：

現時元朗市中心、旺角和銅鑼灣擬議的行人環境改善計劃有否計算自由行帶來的人流；政府會否就上述計劃充分諮詢市民，諮詢工作的開支預算及詳情為何；上述行人環境改善計劃的詳情、時間表及預算為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：234)

答覆：

元朗市中心、旺角和銅鑼灣3項擬議行人環境改善計劃的詳情如下：

元朗市中心行人環境改善計劃

我們已制訂多項小型及大型行人環境改善計劃，以改善元朗市中心的步行環境。

小型改善計劃共有9項，包括擴闊行人路和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，以及加建樓梯等。至今，7項小型改善計劃已經完成，費用合共約180萬元。其餘兩項計劃為擴闊元朗青山公路近大棠路的行人過路處，以及為鳳翔路行人天橋加建樓梯，預計於本年內完成。

大型改善計劃共有3項，即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，以及沿元朗明渠建造行人天橋系統。就首兩項計劃，路政署以現有人手資源進行詳細設計工作，有關工作現正積極進行。至於行人天橋系統，路政署於2014年12月委聘顧問作進一步研究和進行詳細設計工作，約需兩年完成。在2015-16年度，相關顧問研究及工地勘測的預算開支約為600萬元。

上述小型及大型行人環境改善計劃是參照2009至2010年期間進行的公眾參與活動所蒐集的意見而制訂。路政署於2013年5月完成另一項公眾參與活動，蒐集公眾對大型改善計劃初步建議的意見。在2015-16年度，路政署計劃以現有人手資源，就擬議沿元朗明渠行人天橋系統的設計諮詢元朗區議會及相關持份者。

旺角行人天橋系統

路政署於2013年10月委聘顧問進行進一步研究，以評估擬議行人天橋系統的預計使用量，以及施工和運作期間對交通、環境及地下公用設施的影響等。預計有關工作約需兩年完成。在2015-16年度，相關顧問研究及工地勘測的預算開支約為350萬元。路政署會以現有人手資源，在進一步研究期間諮詢公眾。

銅鑼灣行人隧道系統

路政署於2014年7月完成擬議行人隧道系統的可行性研究，當中包括進行了兩輪公眾參與活動。

由於擬議行人隧道系統在地理上為發展局負責的策略性市區(包括銅鑼灣及跑馬地)地下空間發展先導研究所涵蓋，因此政府會因應先導研究的結果，檢討擬議行人隧道系統的需要，以及推行的方案和時間表。如獲財務委員會批准撥款，上述研究擬於今年展開。運輸署及路政署於2014年6月向灣仔區議會轄下的發展、規劃及交通委員會交代有關進度。在現階段，運輸署及路政署正推展短期措施(例如擴闊行人過路處)，以改善擬議行人隧道沿線的地面行人環境。預計有關工程可於本年內完成。

我們在制訂上述行人改善計劃期間，參考了從交通調查收集的人流數據，但沒有行人種類的分項數字。我們會在進行相關研究的過程中訂立推行時間表和釐訂預算費用。運輸及房屋局(運輸科)以現有人手資源監督該等計劃的進度。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6135)

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：

請詳列過去5年，已完成的「人人暢道通行」的各個項目詳情及其具體開支分別為何；請詳列於2015-16年度，進行中及規劃中的「人人暢道通行」的各個項目詳情及其具體開支分別為何；當局根據甚麼準則，決定上述項目開展的先後次序？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：236)

答覆：

政府多年來一直在公共行人通道(即由路政署負責維修及保養的公共行人天橋、高架行人道和行人隧道)加設無障礙通道設施(「原有計劃」)，以回應平等機會委員會的建議。我們正繼續推展「原有計劃」餘下的154個項目，預計可按進度陸續至2018年完成大部分的項目。截至2015年2月28日，10個項目已經完成，74個項目正在施工，35個項目預計於2015-16年度展開。其餘35個項目的建造工程，在完成設計工作並獲區議會支持後將盡快展開。

政府於2012年8月推出「人人暢道通行」新計劃，以期進一步為由路政署負責維修及保養的現有公共行人通道加設無障礙通道設施。市民共建議在約250條公共行人通道加建升降機。我們於2013年上半年邀請18區區議會，就市民建議的區內新項目制定優次，各區議會分別選出3條公共行人通道作優先推行(「擴展計劃」)。我們已大致完成就各區區議會選定的公共行人通道進行的技術可行性研究及勘測工作，並於2014年首季向各區區議會匯報研究結果及初步方案。確定為技術上可行並獲區議會支持的項目的詳細設計工作已經展開，大部分的加建工程項目預計可分階段於2017至2018年完成。截至2015年2月28日，1個優先項目正在施工，46個優先項目預計於2015-16年度展開建造工程，其餘10個優先項目在完成研究及設計工作並獲區議會支持後將盡快展開建造工程。

就「人人暢道通行」計劃下各個項目進行勘察、設計及公眾諮詢期間，我們需要處理各類事宜，包括與地下公用設施的銜接、交通改道、土地事宜，以及區議會和持份者的不同意見。個別項目的落實時間表，會視乎該等事宜的複雜性及解決有關問題所需的時間，因此我們計劃分期進行「人人暢道通行」計劃下各個項目的建造工程。

在2011-12、2012-13、2013-14及2014-15年度，「人人暢道通行」計劃的開支分別為660萬元、2,850萬元、2.322億元及5.584億元(預算)，其中已計及進行技術可行性研究／勘探工程、設計工程、建造工程及監督工程的費用。2015-16年度的預算開支為8.4億元。

「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	橫跨干諾道中於無限極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
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

路政署結構編號	位置
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
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

路政署結構編號	位置
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	於藍田巴士總站及藍田港鐵站近匯景花園
KF44	橫跨協和街近祥和苑
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
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
KS12	橫跨彩虹道近樂善道
K36	於蒲崗村道橫跨龍翔道
K8	沿鳳舞街橫跨龍翔道

路政署結構編號	位置
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	橫跨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	橫跨青康路近美景花園
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	橫跨荃灣路近荔景邨
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

路政署結構編號	位置
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	橫跨大埔公路近火炭路
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在康樂園與泰亨之間
NF81	橫跨東鐵線路軌近橋頭
NF444	橫跨南運路近運頭塘邨

路政署結構編號	位置
NF132	橫跨南運路近大埔中心及新興花園
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)
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	在屯門公路連接天橋N874近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
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
HF92及HF92A	橫跨東區走廊近鰂魚涌公園
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高架行人道
灣仔區	
HF85	在怡和街、邊寧頓街與糖街的交界處
HF154	橫跨告士打道及波斯富街近信和廣場
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
KS52	橫跨達之路近桃源街
KF97	橫跨大埔道近大窩坪道

路政署結構編號	位置
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	橫跨渡船街在登打士街交界
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
NF229	橫跨青山公路－葵涌段、葵涌道及梨木道交界
北區	
NF134	橫跨粉嶺公路近粉嶺港鐵站
NS51及NS128	橫跨馬會道近天平邨天美樓及智順里
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

路政署結構編號	位置
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	
NF288	在西樓角路近荃灣港鐵站A出口
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及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元朗西鐵站
NF376	橫跨屏廈路近天水圍西鐵站B出口

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)328

管制人員的答覆

(問題編號：6136)

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：

請詳列過去5年，已完成的巴士服務重組計劃的詳情及具體開支為何；當局有否就上述計劃作充分諮詢，其詳情及具體開支為何；於2015-16年，當局繼續上述工作的詳情及預算為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：237)

答覆：

運輸署每年均會處理專營巴士公司在巴士路線計劃下提交的巴士服務重組建議。當中包括開辦新路線、改善或縮減班次、縮短路線，以及取消或合併路線等建議。在過去5年已實施的巴士服務重組建議的分項數目如下：

年份	已實施的巴士服務重組建議數目					
	開辦新路線	縮短及取消或合併路線	改善班次	縮減班次	其他[1]	合計
2010	1	7	75	71	61	215
2011	3	4	82	109	149	347
2012	2	4	64	66	78	214
2013	7	19	93	116	48	283
2014	4	11	99	99	61	274

[1] 包括以單層巴士取代雙層巴士、調整行車路線、延長行車路線等。

運輸署在審視巴士服務重組建議後，會就建議諮詢當區區議會。運輸署現正就2015-16年度巴士服務重組建議進行諮詢，預計約在2015年年中完成。署方與專營巴士公司會參考收集所得意見，對建議作出適當調整後才施行。

處理巴士服務重組建議的工作主要由運輸署負責，涉及的工作由該署人員執行，屬常規職務，所涉開支由該署以現有資源應付。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6137)

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：

當局於2015-16年，進行公共交通策略研究的詳情及預算開支為何；當局會否就此事作公眾諮詢，其詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：238)

答覆：

隨着鐵路網絡進一步發展，政府於2014年11月宣布會進行《公共交通策略研究》(《策略研究》)，目的是促進各公共交通服務之間的優勢互補，讓市民享有便捷服務和合適選擇之餘，各公共交通服務營辦商也可長遠持續發展。

《策略研究》由《角色定位檢視》和《專題研究》兩部分組成。政府計劃在2015-16年度展開《角色定位檢視》的顧問研究。按計劃，顧問進行檢視期間會聽取包括立法會議員、公共交通業界及市民在內的不同持份者的意見，。至於《專題研究》，運輸署會通過現有渠道(例如業界例會)，收集公共交通業界對個別課題的意見。政府將自2015年第一季起，逐一匯報各專題研究的結果。

就《角色定位檢視》而言，我們已預留950萬元以開展顧問研究。我們並會在運輸及房屋局(運輸科)和運輸署開設合共6個為期兩年半的有時限職位，當中1個是首長級丙級政務官的首長級職位(開設該職位仍有待財務委員會審批)，其餘5個是非首長級職位。在2015-16年度，我們已為所需的額外人手資源預留640萬元，而《專題研究》則會以現有資源進行。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6138)

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：

請詳列過去5年，檢討專營巴士服務的票價調整安排的進展，其詳情及具體開支為何；當局有否就上述計劃作充分諮詢，其詳情及具體開支為何；於2015-16年度，當局繼續上述工作的詳情及預算為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：239)

答覆：

專營巴士票價調整安排(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。在調整安排下，政府在評估專營巴士加價申請時，會考慮多項因素，以向獲法律授權釐定巴士收費表的行政長官會同行政會議提出建議。政府會不時檢討調整安排，以確保其繼續運作良好。上次檢討於2009年完成，我們現正就調整安排進行檢討。由於現行的調整安排基本上可在巴士服務的有效運作和市民的負擔能力和接受程度之間取得平衡，我們無意對調整安排作出重大改變。今次檢討目的是研究調整安排下的個別因素是否有改良空間，以確保市民的利益能繼續得到妥善保障，而巴士服務亦能繼續維持健康發展。我們預計檢討可於2015年年底前完成。在進行檢討期間，政府會適時諮詢專營巴士公司和公眾。為協助檢討工作，政府已委聘顧問進行研究，費用約為140萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6139)

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：

城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權) (城巴(專營權1))、新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)和九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)的巴士網絡的現有專營權將於2016-17年度屆滿，當局的跟進工作進展為何；當局會否將現時巴士網絡專營權公開招標，如會，詳情及預算開支為何；當局會否在更新專營權時一併檢討上述公司的票價調整機制？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：240)

答覆：

城巴(專營權1)、嶼巴和九巴的現有巴士網絡專營權，將分別於2016年6月1日、2017年3月1日和2017年7月1日屆滿。在處理巴士專營權的申請時，政府主要會考慮申請人能否提供適當而有效率的巴士服務，以及是否願意繼續投資經營巴士服務。根據既定做法，如申請人能符合以上條件，政府會考慮批予為期10年的新專營權。

政府已於2014年6月就處理城巴(專營權1)及嶼巴的巴士網絡專營權屆滿事宜諮詢立法會交通事務委員會，並於2014年6月底至9月中進行公眾諮詢，收集公眾對新專營權條款規定的意見。早前，運輸署與兩間專營巴士公司已就新專營權展開商討，以期於2015年上半年完成討論。與此同時，政府已就九巴專營權於2017年7月屆滿事宜展開預備工作，並會適時諮詢立法會交通事務委員會。運輸及房屋局(運輸科)以現有人手資源處理新專營權的工作，涉及的人手及開支沒有詳細分列。

另一方面，專營巴士票價調整安排(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。在調整安排下，政府在評估專營巴士加價申請時，會考慮多項因素，以向獲法律授權釐定巴士收費表的行政長官會同行政會議提出建議。政府會不時檢討調整安排，以確保其繼續運作良好。上次檢討於2009年完成，我們現正就調整安排進

行檢討。由於現行的調整安排基本上可在巴士服務的有效運作和市民的負擔能力和接受程度之間取得平衡，我們無意對調整安排作出重大改變。今次檢討目的是研究調整安排下的個別因素是否有改良空間，以確保市民的利益能繼續得到妥善保障，而巴士服務亦能繼續維持健康發展。我們預計檢討可於2015年年底前完成。任何於檢討完成後實施的新調整安排，會適用於所有於當時有效的巴士專營權。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6140)

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：

當局於2015-16年，進行公共交通策略研究時，會否加入單車作為日常交通工具，令日後香港成為「單車友善」城市，其詳情及預算開支為何；當局會否就此事作公眾諮詢，其詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：241)

答覆：

隨着鐵路網絡進一步發展，《公共交通策略研究》(《策略研究》)會檢討鐵路以外的公共交通服務的角色定位，目的是促進各公共交通服務之間優勢互補，讓市民享有便捷服務和合適選擇之餘，各公共交通服務營辦商也可長遠持續發展。《策略研究》將集中處理公共交通業界及公眾長期關注又或有逼切性而須優先處理的公共交通課題。單車並非公共交通工具。我們會繼續在《策略研究》以外範疇，在新市鎮及新發展區推動「單車友善」的環境。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6141)

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：

請詳列過去5年，當局已進行《公共交通策略研究》的詳情及具體開支為何；於2015-16年度，當局計劃推行的《公共交通策略研究》的詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：242)

答覆：

隨着鐵路網絡進一步發展，《公共交通策略研究》(《策略研究》)會檢討鐵路以外的公共交通服務的角色定位，目的是促進各公共交通服務之間的優勢互補，讓市民享有便捷服務和合適選擇之餘，各公共交通服務營辦商也可長遠持續發展。

《策略研究》由《角色定位檢視》和《專題研究》兩部分組成。政府計劃委聘顧問進行《角色定位檢視》研究。《專題研究》將會由運輸及房屋局(運輸科)和運輸署以現有資源進行。

就《角色定位檢視》而言，我們已預留950萬元以開展顧問研究。我們並會在運輸及房屋局(運輸科)和運輸署開設合共6個為期兩年半的有時限職位，當中1個是首長級丙級政務官的首長級職位(開設該職位仍有待財務委員會審批)，其餘5個是非首長級職位。在2015-16年度，我們已為所需的額外人手資源預留640萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6142)

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：

請詳列過去5年，當局已進行的紓緩道路交通擠塞情況的措施詳情及具體開支為何；於2015-2016年度，當局計劃推行的紓緩道路交通擠塞情況的措施詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：243)

答覆：

政府一直以三管齊下的方式，處理道路交通擠塞的情況，即改善交通基建、擴展和改善公共交通系統，以及管理道路的使用。在過去5年，政府沿用三管齊下的方式管理道路交通情況。

在2015-16年度，政府會繼續監察本港的道路交通情況，並以三管齊下的方式實施適當的措施。交通諮詢委員會(交諮會)應運輸及房屋局局長(局長)的邀請進行研究，並於去年12月向局長提交《香港道路交通擠塞研究報告》。政府現正考慮交諮會在報告內提出的各項建議，並會在適當時候回應。政府會視乎未來路向，評估所需的財政及人力資源。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)335

管制人員的答覆

(問題編號：6143)

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：

請詳列過去5年，港鐵所有路線(包括輕便鐵路)的每天平均乘客人數、每天平均班次及每年事故次數；請列出在2015-16年度，港鐵所有路線(包括輕便鐵路)的每天平均乘客預算人數及每天平均預算班次。

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：244)

答覆：

根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)的資料，各鐵路線在2010至2014年的平均每日乘客量表列如下：

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
	(千人)										
2010	463.7	864.3	756.3	246.9	175.2	12.1	30.5	894.7	108.9	309.9	423.3
2011	487.7	908.5	787.9	262.5	187.4	14.2	32.3	925.7	117.2	337.7	441.9
2012	512.4	944.7	812.8	279.5	196.7	15.7	34.7	961.9	124.6	361.4	456.9
2013	534.0	972.5	829.0	292.4	207.3	17.7	37.4	979.4	128.5	384.4	470.3
2014	555.8	1 013.6	895.0	305.8	221.5	18.1	40.8	994.9	134.9	410.7	477.3

註：由於重鐵是開放式運作的鐵路網絡，乘客進入網絡後可轉乘不同的鐵路線，因此並沒有個別鐵路線的乘客量，上述數字按乘客入閘車站計算。

根據港鐵公司的資料，港鐵在2010至2014年的列車班次總數表列如下：

年份	重鐵	輕鐵
2010	1 730 577	1 016 665
2011	1 735 138	1 045 715
2012	1 787 532	1 049 691
2013	1 828 120	1 046 093
2014	1 861 260	1 057 161

註： 重鐵合計有10條路線，包括觀塘線、荃灣線、港島線、將軍澳線、東涌線、迪士尼線、機場快線、東鐵線、西鐵線及馬鞍山線。

根據港鐵公司的資料，2010至2014年延誤達8分鐘或以上事故的總數表列如下：

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
2010	24	19	11	25	21	4	11	59	7	18	79
2011	30	19	9	17	26	4	12	76	8	15	84
2012	27	24	10	15	19	9	7	45	2	11	85
2013	27	25	4	19	16	1	10	57	6	8	81
2014	37	20	14	12	16	3	4	56	6	22	83

根據港鐵公司的資料，鐵路網絡近年的乘客量按年錄得3%至6%的增幅，列車服務也適度提升。預期2015及2016年的乘客量及列車班次將按此趨勢增加。

- 完 -

答覆編號

THB(T)336

管制人員的答覆

(問題編號：6145)

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：

過去5年，當局有否檢討現行港鐵票價機制，其詳情及涉及開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：246)

答覆：

根據政府與港鐵公司簽訂的《營運協議》，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〕。

政府委聘兩間顧問公司協助進行2013年完成的票價調整機制檢討，費用總額為238萬元。除此之外，票價調整機制檢討工作均由運輸及房屋局(運輸科)和運輸署以現有資源處理，涉及的撥款或資源沒有詳細分列。

根據《營運協議》，票價調整機制下一次檢討時間為2018年，我們屆時會考慮檢討的範圍、重點和方法。在2015-16年度，我們沒有為檢討預留撥款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6146)

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：

過去5年，當局有否定期檢討馬灣居民的交通需求，以及立即作出改善措施，包括增加現有交通服務的班次、引入更多公共交通服務及增加巴士路線；如有，詳情及具體開支為何；當局有否就上述事項定期諮詢居民；如有，詳情及具體開支為何；2015-16年度，當局有否計劃檢討馬灣居民的交通需求，以及立即作出改善措施，包括增加現有交通服務的班次、引入更多公共交通服務及增加巴士路線；如有，詳情及預算開支為何；2015-16年度，當局會否就上述事項定期諮詢居民；如有，詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：247)

答覆：

運輸署一直定期檢討馬灣居民的交通需求。現時，居民可乘搭渡輪、居民巴士和市區的士來往馬灣。馬灣現時有兩條渡輪服務航線，分別接載乘客來往馬灣與中環及荃灣。另外，區內有6條居民巴士服務路線，分別來往馬灣與青衣、葵芳、荃灣、荃灣西、機場及中環。馬灣／青衣和馬灣／葵芳的居民巴士均提供24小時服務，方便居民前往鄰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滿足馬灣居民的交通需求。運輸署會繼續監察乘客需求，按需要考慮改善方案，並在實施方案前諮詢地區代表。

監察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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6147)

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：

過去5年，當局有否定期檢討愉景灣居民的交通需求，以及立即作出改善措施，包括增加現有交通服務的班次、引入更多公共交通服務及增加巴士路線；如有，詳情及具體開支為何；當局有否就上述事項定期諮詢居民；如有，詳情及具體開支為何；2015-16年度，當局有否計劃檢討愉景灣居民的交通需求，以及立即作出改善措施，包括增加現有交通服務的班次、引入更多公共交通服務及增加巴士路線；如有，詳情及預算開支為何；2015-16年度，當局會否就上述事項定期諮詢居民；如有，詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：248)

答覆：

運輸署一直定期檢討愉景灣居民的交通需求。現時，居民可乘搭渡輪、居民巴士和的士來往愉景灣。愉景灣現時有3條渡輪服務航線，分別接載乘客來往愉景灣與中環、梅窩及坪洲。愉景灣／中環的渡輪服務為24小時運作。除了來往個別屋苑與渡輪碼頭的區內接駁服務外，另有3條對外居民巴士路線來往東涌、欣澳及機場。居民可利用東涌／欣澳的居民巴士服務轉乘東涌線，前往全港各處。這些交通服務基本上能夠滿足愉景灣居民的交通需求。運輸署會繼續監察乘客需求，按需要考慮改善方案，並在實施方案前諮詢地區代表。

監察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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6148)

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：

過去5年，當局有否定期檢討東涌北居民的交通需求，以及立即作出改善措施，包括增加現有交通服務的班次、引入更多公共交通服務及增加巴士路線；如有，詳情及具體開支為何；當局有否就上述事項定期諮詢居民；如有，詳情及具體開支為何；2015-16年度，當局有否計劃檢討東涌北居民的交通需求，以及立即作出改善措施，包括增加現有交通服務的班次、引入更多公共交通服務及增加巴士路線；如有，詳情及預算開支為何；2015-16年度，當局會否就上述事項定期諮詢居民；如有，詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：250)

答覆：

運輸署一直定期檢討東涌北居民的交通需求。現時，服務東涌北的主要公共交通工具為鐵路及專營巴士。區內有51條專營巴士路線(包括29條區外路線和22條區內路線)，當中11條區外路線及3條區內路線提供通宵巴士服務。這些交通服務基本上能夠滿足東涌北居民的交通需求。運輸署會繼續監察乘客需求，按需要考慮改善方案，並在實施方案前諮詢地區代表。

監察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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6149)

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：

過去5年，當局有否定期檢討東涌南居民的交通需求，以及立即作出改善措施，包括增加現有交通服務的班次、引入更多公共交通服務及增加巴士路線；如有，詳情及具體開支為何；當局有否就上述事項定期諮詢居民；如有，詳情及具體開支為何；2015-16年度，當局有否計劃檢討東涌南居民的交通需求，以及立即作出改善措施，包括增加現有交通服務的班次、引入更多公共交通服務及增加巴士路線；如有，詳情及預算開支為何；2015-16年度，當局會否就上述事項定期諮詢居民；如有，詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：251)

答覆：

運輸署一直定期檢討東涌南居民的交通需求。現時，服務東涌南的主要公共交通工具為鐵路及專營巴士。區內有28條專營巴士路線(包括9條區外路線和19條區內路線)，當中兩條區外路線及3條區內路線提供通宵巴士服務。這些交通服務基本上能夠滿足東涌南居民的交通需求。運輸署會繼續監察乘客需求，按需要考慮改善方案，並在實施方案前諮詢地區代表。

監察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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6150)

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：

過去5年，當局有否定期檢討麗城花園居民的交通需求，以及立即作出改善措施，包括增加現有交通服務的班次、引入更多公共交通服務及增加巴士路線；如有，詳情及具體開支為何；當局有否就上述事項定期諮詢居民；如有，詳情及具體開支為何；2015-16年度，當局有否計劃檢討麗城花園居民的交通需求，以及立即作出改善措施，包括增加現有交通服務的班次、引入更多公共交通服務及增加巴士路線；如有，詳情及預算開支為何；2015-16年度，當局會否就上述事項定期諮詢居民；如有，詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：252)

答覆：

運輸署一直定期檢討麗城花園居民的交通需求。現時，居民可利用包括專營巴士及專線小巴在內的不同公共交通服務，來往麗城花園。現有9條專營巴士路線分別來往麗城花園與葵盛、荃灣、觀塘、尖沙咀、灣仔及沙田，以及有7條專線小巴路線來往麗城花園與荃灣及葵芳。麗城花園居民可在附近的港鐵車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滿足麗城花園居民的交通需求。運輸署會繼續監察乘客需求，按需要考慮改善方案，並在實施方案前諮詢地區代表。

監察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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6151)

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：

過去5年，當局有否定期檢討嘉湖山莊居民的交通需求，以及立即作出改善措施，包括增加現有交通服務的班次、引入更多公共交通服務及增加巴士路線；如有，詳情及具體開支為何；當局有否就上述事項定期諮詢居民；如有，詳情及具體開支為何；2015-16年度，當局有否計劃檢討嘉湖山莊居民的交通需求，以及立即作出改善措施，包括增加現有交通服務的班次、引入更多公共交通服務及增加巴士路線；如有，詳情及預算開支為何；2015-16年度，當局會否就上述事項定期諮詢居民；如有，詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：253)

答覆：

現時，居民可利用30條專營巴士路線、6條港鐵接駁巴士路線、6條專線小巴路線，以及8條居民巴士服務路線來往嘉湖山莊。此外，居民可乘搭輕便鐵路，再轉乘西鐵線往全港各處。這些公共交通服務由不同營辦商營辦，能夠滿足嘉湖山莊居民的交通需求。

除了透過每年巴士路線計劃外，運輸署與專營巴士公司亦以區域性重組模式整體全面地檢視了元朗區的巴士服務。服務改善方案已自2014年9月起分階段實施。運輸署會繼續監察乘客需求，按需要考慮改善方案，並在實施方案前諮詢地區代表。

監察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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6524)

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：

過去，當局就興建機場第三條跑道的諮詢工作詳情為何？有否就該議題進行公開論壇、居民會等？如有，活動詳情為何？涉及人工及開支為何？另外，當局有否就受第三條跑道影響的居民作出賠償？當中詳情及開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：336)

答覆：

香港機場管理局(機管局)在2011年6月至9月期間，就《香港國際機場2030規劃大綱》進行為期3個月的公眾諮詢活動，蒐集公眾對香港國際機場未來發展的意見。由香港大學社會科學研究中心整理並分析的調查結果顯示，近八成受訪者同意或非常同意機管局必須盡快決定如何進一步發展機場，有七成三受訪者認為三跑道方案較為可取。在為三跑道系統進行規劃工作期間，機管局致力對外介紹計劃，為商界、航空界、社區領袖、居民團體、專業團體、行業組織、立法會議員、區議員、環保團體、傳媒、學校和學術界定期舉行簡介會及機場參觀活動。機管局成立了5個社區聯絡小組，成員包括對機場運作比較關注的5個地區(即離島、屯門、荃灣、葵青、沙田)的區議員和社區／居民領袖；又成立了4個技術研討小組，成員包括相關的專業人士、專家和學者。此外，機管局先後於2013年8月和2014年6月舉行了兩場公眾論壇，各有逾700人參加，就三跑道系統計劃交換意見。過去3年公眾參與活動的次數綜述如下：

年份	活動次數
2012	207
2013	319
2014	278

上述公眾參與活動由機管局以內部資源進行。

已獲批准的三跑道系統環境影響評估報告指出，由於在三跑道系統落成啟用後會實施多項飛機噪音消減措施，包括南跑道在晚間在情況許可下盡可能撥作備用模式，屆時位處北大嶼山的村落受飛機噪音影響的情況，將會大為改善。至於現時因雙跑道系統而受機場運作影響的村落，機管局會為相關住戶安裝隔音窗戶和空調設備以消減噪音影響。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5664)

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：

請當局告知本會：

(a) 請問過去5年鐵路公司(包括香港鐵路有限公司(港鐵公司)及九廣鐵路公司(九鐵公司))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(九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)、新世界第一巴士服務有限公司(新巴)、城巴有限公司(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5年收費升跌。

提問人：梁國雄議員 (議員問題編號：536)

答覆：

(a) 港鐵公司與九鐵公司自2007年12月2日起合併營運。按照票價調整機制，2010至2014年期間，港鐵票價的整體票價調整幅度表列如下：

年份	2010	2011	2012	2013	2014
整體票價調整幅度	+2.05%	+2.2%	+5.4%	+2.7%	+3.6%

(b) 2010至2014年期間，九巴獲批的票價整體加權平均加幅如下：

年份	2010	2011	2012	2013	2014
整體加權不均增幅	-	+3.6%	-	+4.9%	+3.9%

在這段期間，新巴及城巴沒有申請加價。

(c) 各隧道收費調整的相關資料載於附件。

附件

2010 年至今政府收費隧道的收費水平[註 1]

隧道／車輛分類	電單車／機動三輪車 (元)	的士 (元)	私家車 (元)	私家／公共小型巴士 (元)	輕型貨車 (元)	中型貨車 (元)	重型貨車 (元)	單層巴士 (元)	雙層巴士 (元)	兩軸以上每一額外車軸 (元)
海底隧道	8	10	20	10	15	20	30	10	15	10
香港仔隧道	5	5	5	5	5	5	5	5	5	不收費用
獅子山隧道	8	8	8	8	8	8	8	8	8	不收費用
城門隧道	5	5	5	5	5	5	5	5	5	不收費用
將軍澳隧道	3	3	3	3	3	3	3	3	3	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	8	8	8	8	8	8	8	8	不收費用

註 1：過去 5 年，政府收費隧道的收費水平維持不變。

2010 年至今私人收費隧道的收費水平[註 2]

隧道／車輛分類	(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 (元)	分類(1)以外的私家小型巴士 (元)	分類(1)以外的公共及私家巴士 (元)	分類(1)以外的輕型貨車 (元)	分類(1)以外的中型貨車 (元)	分類(1)以外的重型貨車 (元)	分類(1)至(6)以外的車輛 (元)
	50	50	50	120	160	250	250

註 2：過去 5 年，愉景灣隧道及連接道路的收費水平維持不變。

2010 年至今「建造—營運—移交」模式隧道的收費水平

隧道／車輛分類	電單車／機動三輪車 (元)	的士 (元)	私家車／電動載客車輛 (元)	公共小型巴士 (元)	私家小型巴士 (元)	輕型貨車 (元)	中型貨車 (元)	重型貨車 (元)	單層巴士 (元)	雙層巴士 (元)	兩軸以上每一額外車軸 (元)
東區海底隧道											
2010 年 1 月至今	13	25	25	38	38	38	50	75	50	75	25
西區海底隧道[註 3]											
2010 年 1 月至 2010 年 7 月 31 日	22	40	45	55	55	55	80	110	80	115	30 [註 4]
2010 年 8 月 1 日至 2012 年 12 月 31 日	23	45	50	60	60	60	85	115	90	128	30 [註 4]
2013 年 1 月 1 日至 2015 年 2 月 21 日	25	50	55	65	65	65	90	120	100	140	30 [註 4]
2015 年 2 月 22 日至今	25	55	60	70	70	70	95	125	110	155	30 [註 4]
大老山隧道											
2010 年 1 月至 2014 年 12 月 24 日	11	14	14	21	21	21	25	25	28	31	18
2010 年 12 月 25 日至 2013 年 7 月 31 日	12	15	15	21	22	22	26	26	29	32	19
2013 年 8 月 1 日至今	13	17	17	23	24	24	28	28	31	34	21
大欖隧道[註 3]											
2010 年 1 月至 2010 年 12 月	20	30	30	100	100	32	40	45	100	120	0 [註 4]
2011 年 1 月 1 日至 2012 年 12 月 31 日	20	33	33	100	100	34	40	45	115	135	0 [註 4]
2013 年 1 月 1 日至 2015 年 2 月 21 日	20	36	36	100	100	38	43	48	115	135	0 [註 4]
2015 年 2 月 22 日至今	20	40	40	100	100	41	47	52	120	140	0 [註 4]

註 3： 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 4： 兩軸以上每一額外車軸的收費只適用於貨車。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3541)

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：

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？

提問人：梁美芬議員 (議員問題編號：53)

答覆：

政府多年來一直在公共行人通道(即由路政署負責維修及保養的公共行人天橋、高架行人道和行人隧道)加設無障礙通道設施(「原有計劃」)，以回應平等機會委員會的建議。我們正繼續推展「原有計劃」餘下的154個項目，預計可按進度陸續至2018年完成大部分的項目。截至2015年2月28日，10個項目已經完成，74個項目正在施工，35個項目預計於2015-16年度展開。其餘35個項目的建造工程，在完成設計工作並獲區議會支持後將盡快展開。

政府於2012年8月推出「人人暢道通行」新計劃，以期進一步為由路政署負責維修及保養的現有公共行人通道加設無障礙通道設施。市民共建議在約250條公共行人通道加建升降機。我們於2013年上半年邀請18區區議會，就市民建議的區內新項目制定優次，各區議會分別選出3條公共行人通道作優先推行(「擴展計劃」)。我們已大致完成就各區區議會選定的公共行人通道進行的技術可行性研究及勘測工作，並於2014年首季向各區區議會匯報研究結果及初步方案。確定為技術上可行並獲區議會支持的項目的詳細設計工作已經展開，大部分的加建工程項目預計可分階段於2017至2018年完成。截至2015年2月28日，1個優先項目正在施工，46個優先項目預計於2015-16年度展開建造

工程，其餘10個優先項目在完成研究及設計工作並獲區議會支持後將盡快展開建造工程。

在2012-13、2013-14及2014-15年度，「人人暢道通行」計劃的開支分別為2,850萬元、2.322億元及5.584億元(預算)，其中已計及進行技術可行性研究／勘探工程、設計工程、建造工程及監督工程的費用。2015-16年度的預算開支為8.4億元。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，就「人人暢道通行」計劃向立法會作出基本工程儲備基金整體撥款申請。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)346

管制人員的答覆

(問題編號：3727)

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：

運輸及房屋局(運房局)運輸科的其中一項工作，是與廣東省和澳門特別行政區政府共同監督港珠澳大橋(大橋)主橋的工程，並探討相關的跨境運輸安排，請告知本委員會：

(a) 大橋主橋工程設計完工日期，現時估計完工日期；

(b) 現時大橋主橋工程進度；

(c) 過去5年，負責監督大橋主橋的工程的官員職級、人數及有關支出，並按下表回答：

	官員職級	人數	有關支出
2015-16 (預算)			

(d) 過去5年，監督大橋主橋的工程實地監督詳情，並按下表回答：

	實地監督日期	人數	監察詳情	有關支出
2015-16 (預算)				

(e) 過去5年，與大陸、澳門就監督大橋主橋的工程舉行會議詳情，並按下表回答：

	會議日期	人數	會議詳情	有關支出
2015-16 (預算)				

(f) 過去5年，大橋主橋的工傷數字和支出，並按下表回答：

	工業意外日期	傷亡人數	工業意外詳情	有關支出

提問人：毛孟靜議員 (議員問題編號：77)

答覆：

(a)及(b) 正如運房局局長於今年1月16日向立法會交通事務委員會表示，三地聯合工作委員會(三地委)認為整個大橋項目在2016年年底同步建成存在相當大的困難。三地委和大橋管理局會進一步就工期評估進行深入客觀的分析。此外，廣東省發展和改革委員會主任李春洪於今年2月10日舉行的廣東省第十二屆人民代表大會第三次會議的記者會上表示，大橋工程遇到了很多不可預測的困難及技術問題，現在看來，2016年底全部建成通車，困難相當大。

(c)至(e) 根據三地政府的協議，由三地政府共同成立的大橋管理局負責大橋主橋的建設、運營、管理和維護。大橋管理局必須不時向三地政府匯報工程進度，三地政府也會定期舉行會議和不時進行實地視察，以監察大橋主橋工程的進度。

在總目158項下，運房局(運輸科)一直以現有人手資源監督大橋主橋工程和制訂相關跨境運輸安排，屬常規職務，涉及的運作開支、人手編制和薪酬開支沒有詳細分列。

(f) 大橋管理局負責大橋主橋的建設和管理。遇有工業意外或工傷個案，承建商須向大橋管理局和事發當地的相關政府部門匯報。我們並無大橋主橋的工業意外詳情的現成資料。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)347

管制人員的答覆

(問題編號：3728)

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：

運輸及房屋局(運房局)運輸科的其中一項工作，是在港珠澳大橋(大橋)工程計劃下，監督香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路的工程，請告知本會：

(a) 香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路各合約內容，包括設計完工日期，現時估計完工日期等，並按下表回答：

工程合約編號及開始日期	工程合約內容	工程中標公司	工程中標金額	設計完工日期	現時估計完工日期

(b) 現時香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路工程進度，並按下表回答：

工程合約編號	工程合約內容	工程中標公司	工程進度	延誤原因	現時估計完工日期

(c) 過去5年，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的顧問公司數目、有關支出及詳情，並按下表回答：

工程合約編號	中標顧問公司	中標金額	顧問公司合約工作詳情	合約日期

(d) 過去5年，香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路的工傷數字和支出，並按下表回答：

	工業意外日期	傷亡人數	工業意外詳情	有關支出

提問人：毛孟靜議員 (議員問題編號：78)

答覆：

(a)及(b) 香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路工程合約的資料如下：

合約編號 (開始日期)	工程內容	承建商	合約金額 (億元)
合約編號： HY/2011/03 大橋香港接線－觀景山至香港口岸段 (2012年5月)	設計及建造連接觀景山至香港口岸段的香港接線及連接香港口岸至香港國際機場的連接路。	中國建築工程(香港)有限公司	89
合約編號： HY/2011/09 大橋香港接線－香港特別行政區邊界至觀景山段 (2012年5月)	設計及建造連接香港特別行政區邊界至觀景山段的香港接線。	寶嘉－中國港灣－威勝利聯營	129
合約編號： HY/2012/07 屯門至赤鱲角連接路－南面連接路高架道路段 (2013年6月)	設計及建造連接大橋香港口岸和北大嶼山公路的雙程雙線高架行車道及相關支路；修改大嶼山公路及北大嶼山翔東路的部分路段，並重新定線；以及進行相關工程。	金門建築有限公司	87
合約編號： HY/2012/08 屯門至赤鱲角連接路－北面連接路海底隧道段 (2013年8月)	設計及建造一條長約5公里雙線雙程海底隧道，連接屯門及大橋香港口岸，以及於屯門第40區填海約16.5公頃土地。	寶嘉－布依格聯營	182
合約編號： HY/2013/12 屯門至赤鱲角連接路－北面連接路收費廣場及相關工程 (2014年7月)	建造約5.4公頃的收費廣場及相關構築物、行車道和行人天橋，修改屯門龍門路及龍富路的部分路段並重新定線，以及進行相關工程。	中國路橋－基利聯營體	30
合約編號： HY/2010/02 大橋香港口岸－填海工程 (2011年11月)	建造約150公頃的人工島，當中約130公頃的土地用作香港口岸，而另外約20公頃的土地則用作屯門至赤鱲角連接路南面出入口。	中國港灣工程有限責任公司	70

合約編號 (開始日期)	工程內容	承建商	合約金額 (億元)
合約編號： HY/2013/01 大橋香港口岸－旅檢大樓 (2014年4月)	建造香港口岸的旅檢大樓、高架及地面落客區、行人天橋和區域性冷卻系統等。	禮頓－俊和聯營	84
合約編號： HY/2013/02 大橋香港口岸－基礎設施工程第1期(西面部分) (2014年7月)	建造香港口岸西面部分的行車天橋及地面道路。	中國港灣工程有限責任公司	24
合約編號： HY/2013/03 大橋香港口岸－車輛通關廣場、輔助建築物及設施 (2015年4月)	建造香港口岸的車輛通關廣場、輔助建築物及設施、行車天橋、地面道路、排水系統、污水系統、水務系統、環境美化工程、公用設施及機電工程等。	中國港灣工程有限責任公司	77
合約編號： HY/2013/04 大橋香港口岸－基礎設施工程第2期(南面部分) (2015年3月)	建造香港口岸南面部分的行車天橋及地面道路。	中國建築工程(香港)有限公司	23
合約編號： HY/2013/05 大橋香港口岸、香港接線及屯門至赤鱲角連接路南面連接路－交通管制及監察系統 (2014年1月)	設計、供應及安裝主要覆蓋香港口岸、香港接線及屯門至赤鱲角連接路南段的交通管制及監察系統。	江蘇智運－快易通聯營	3
合約編號： HY/2013/06 大橋香港口岸－車輛自動清關支援系統	設計、供應、運送、安裝、測試及校驗香港口岸的車輛自動清關支援系統。	評標中	-

合約編號 (開始日期)	工程內容	承建商	合約金額 (億元)
合約編號： HY/2014/04 大橋香港口岸－門架式X光車輛檢查系統	設計、供應、運送、安裝、測試、校驗及維修香港口岸的門架式X光車輛檢查系統。	招標中	-
合約編號： HY/2014/05 大橋香港口岸－餘下輔助建築物及設施	建造香港口岸的餘下輔助建築物及設施。	招標中	-

正如運輸及房屋局局長於今年1月16日向立法會交通事務委員會表示，按照現時的進度，香港口岸和香港接線工程應未能趕及於2016年年底完工，路政署正評估預計完工日期。至於屯門至赤鱲角連接路工程，其南面連接路的完工時間會與大橋主橋的完工時間銜接，而其北面連接路則預計可於2018年完工。

(c) 負責監督大橋相關本地工程的顧問公司的資料如下：

合約編號	顧問公司	總價 顧問費 (億元)	合約日期
合約編號：CE36/2009 (HY) 招標及建造大橋香港接線－設計及建造	奧雅納工程顧問(香港)有限公司	0.4	2010年9月
合約編號：CE 7/2011 (HY) 屯門至赤鱲角連接路設計及建造	艾奕康有限公司	1.08	2011年11月
合約編號：CE 13/2010 (CE) 大橋香港口岸(口岸設施及基建工程)－設計及建造	艾奕康有限公司	3.28	2010年12月
合約編號：CE 28/2009 (CE) 大橋香港口岸(填海工程)－設計及建造	奧雅納工程顧問(香港)有限公司	0.27	2009年9月

(d) 截至2015年2月底，大橋相關本地工程的工業意外資料如下：

工程	工業意外宗數	死亡人數	受傷人數
香港口岸	22	3	33
香港接線	48	1	50
屯門至赤鱲角連接路	10	0	10
總計	**80**	**4**	**93**

意外原因大致可歸類為被器械及物件所傷、運送／起重／工作期間受傷、從高處墜下、滑倒及其他原因。因意外而向受影響工人及其家屬發放的賠償由有關合約的承建商支付，運房局(運輸科)和路政署沒有相關支出的分項數字。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)348

管制人員的答覆

(問題編號：3729)

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：

運輸及房屋局(運輸科)的其中一項工作，是在港珠澳大橋(大橋)工程計劃下，監督香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路的工程，請告知本會：

(a) 過去5年，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的官員職級、人數及有關支出，並按下表回答：

	官員職級	人數	有關支出
2011-12			
2012-13			
2013-14			
2014-15			
2015-16(預算)			

(b) 過去5年，監督香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路的工程實地監督詳情，並按下表回答：

	實地監督日期	人數	監察詳情	有關支出
2011-12				
2012-13				
2013-14				
2014-15				
2015-16(預算)				

(c) 過去5年，與大陸、澳門就監督香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路的工程舉行會議詳情，並按下表回答：

	會議日期	人數	會議詳情	有關支出
2011-12				
2012-13				
2013-14				
2014-15				
2015-16(預算)				

(d) 過去5年，為大陸、澳門就監督香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路的提供實地考察團的詳情，並按下表回答：

	實地考察日期	人數	實地考察內容	有關支出及詳情
2011-12				
2012-13				
2013-14				
2014-15				
2015-16(預算)				

提問人：毛孟靜議員 (議員問題編號：79)

答覆：

整個大橋項目分為兩部分：(i)大橋主橋；以及(ii)在三地各自的連接路及口岸。大橋主橋工程處於內地水域，由大橋管理局進行；三地的口岸及連接路則由三地政府各自負責興建。

路政署一直聯同顧問工程師及駐工地工程人員，密切監察大橋香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路工程的推展工作。在總目158項下，運輸及房屋局(運輸科)也一直以現有人手資源監督香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路工程的推展工作，屬常規職務，涉及的人手編制和薪酬開支沒有詳細分列。

三地聯合工作委員會一直監督整個大橋項目的進度。三地政府定期舉行會議，以監察大橋主橋工程和三地相關工程的進度。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)349

管制人員的答覆

(問題編號：3730)

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：

運輸及房屋局(運輸科)的其中一項工作，是在港珠澳大橋(大橋)工程計劃下，監督香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路的工程，請告知本委員會：

(a) 過去5年，為香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路的環境緩解措施的詳情，請按下表回答：

日期	提供緩解措施服務的公司／人士	緩解措施地點	緩解措施詳情	緩解措施成效	有關支出

(b) 過去5年，香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路工程所收到投訴的詳情、調查結果和處理投訴方法，請按下表回答：

投訴日期	完成處理投訴日期	投訴合約名稱／承辦商名稱	投訴地點	投訴內容	處理投訴方法	有關支出

(c) 過去5年，香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路工程違反法規的詳情、調查結果和處理投訴方法，請按下表回答：

違反法規日期	被檢控日期	合約名稱／承辦商名稱	違反法規地點	違反法規內容	處理方法	有關支出

(d) 過去5年，香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路工程水質、空氣、噪音及白海豚監察超標的詳情(包括Action Level及Limit Level)、調查結果和處理投訴方法，請按下表回答：

超標日期	合約名稱／承辦商名稱	超標地點	超標詳情	提交超標報告日期	處理方法	有關支出

(e) 據悉，香港接線工程被傳媒揭發違反環境許可證，有關事情跟進如何，有沒有額外支出，數目多少？由誰支付？

提問人：毛孟靜議員 (議員問題編號：80)

答覆：

(a) 我們通過合約規定，在大橋的香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路項目下實施一系列環境緩解措施，盡量減少對環境造成影響。就空氣質素採取的緩解措施包括：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》。

在消減噪音方面採取的緩解措施包括：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、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。

在施工期間，為了盡量減少影響生態而採取的緩解措施包括：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，以及設立中華白海豚管制區。

實施上述空氣、噪音及生態緩解措施的開支及人手，由工程項目的費用承擔。

(b) 在2011至2015年(截至3月底)期間接獲有關香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路工程的投訴撮錄於下表。針對各項目下工程的投訴，由承建商處理。除了由路政署分攤及沒有詳細分列的員工開支外，政府沒有因處理工程的投訴而須承擔任何開支。

	2011年	**2012年**	**2013年**	**2014年**	**2015年 (截至3月底)**	合計
一般	1	0	3	9	2	**15**
香港口岸	0	1	2	1	1	**5**
香港接線	0	2	20	15	2	**39**
屯門至赤鱲角連接路	0	0	1	15	5	**21**
合計	**1**	**3**	**26**	**40**	**10**	**80**

(c) 過去5年有關環境保護的檢控詳情撮錄於下表。有關罰款及補救措施的開支，由承建商負責支付。

違例日期	檢控日期	合約／承建商名稱	違例地點	違例內容	處理方法
2012年10月31日	2013年4月24日	中國港灣工程有限責任公司	香港口岸工地	違反《噪音管制條例》	由環境保護署(環保署)檢控承建商
2013年10月6日	2014年3月19日	中國港灣工程有限責任公司	香港口岸工地	違反《噪音管制條例》	由環保署檢控承建商
2014年3月15日	2014年10月20日	Sambo Engineering and Construction Co. Ltd	香港接線工地	違反《噪音管制條例》	由環保署檢控承建商

(d) 我們已制訂環境監測及審核計劃，以確保各項緩解措施已妥為執行及奏效。路政署已聘請獨立環境查核人核實監測結果及環境質素表現。環保署亦有巡視工地，查核有否根據環境許可證及相關法例規定執行環境緩解措施。

自香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路項目展開以來，我們留意到有一些核准事件及行動計劃下的超標個案。根據調查結果，大部分超標個案並非直接與項目的施工作業相關，其中5宗水質超標個案是因填海區隔沙圍網自然損耗所致，在發現後已立即糾正，補救工程由承建商進行及支付費用。

在2011至2015年(截至3月底)期間，與香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路的施工作業相關的超標個案撮錄於下表。

	2011年	**2012年**	**2013年**	**2014年**	**2015 (截至3月底)**	合計
香港口岸	0	0	2	3	0	**5**
香港接線	-	0	0	0	0	**0**
屯門至赤鱲角連接路	-	-	0	0	0	**0**
合計	**0**	**0**	**2**	**3**	**0**	**5**

(e) 環保署現正就1宗涉嫌違反《環境影響評估條例》或環境許可證條件的個案進行調查。在調查工作完成後，路政署會跟進此事並評估是否引致額外開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3731)

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：

運輸及房屋局(運輸科)的其中一個工作，是修訂法例，以加強公共小型巴士(公共小巴)的營運安全，請告知本委員會未來3年，計劃修訂公共小巴法例的內容、目的、預計日期及有關詳情。

提問人：毛孟靜議員 (議員問題編號：81)

答覆：

政府一直監察及檢討公共小巴營運的安全。過去數年，我們引入多項新法例規定，加強公共小巴安全。這些規定包括：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最高車速限制預設為每小時80公里的認可車速限制器；強制在公共小巴車廂內展示公共小巴司機證；強制新登記的公共小巴安裝電子數據記錄儀；以及強制公共小巴駕駛執照申請人修習及完成職前課程才獲發公共小巴駕駛執照。政府會繼續檢討加強公共小巴營運的安全的需要，並在有需要時提出法例修訂。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4812)

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：

預算案演辭第 46 段提及由今年起，會以數碼格式發放免費開放的網上政府資料。

(a) 請按下表提供有關貴局／部門以數碼格式發放免費開放的網上政府資料，供市民下載的詳情：

						可供下載的資料格式(請選擇)			
局／部門	免費開放予公眾的資料／數據	資料描述	資料年期	目前是否列載於資料一站通	發放日期及更新頻率	JSON, XML, 或 CSV	XLS, DOC	TIF, JPG, PDF, PNG	RSS

(b) 貴局／部門在 2015-16 年度為網上發放政府資料的人手及開支為何？

(c) 貴局／部門有否檢視所擁有及管有的所有非機密性質資料，制訂發放的優先次序，並以數碼資料格式編製，便利檢閱和進行研究或開發應用程式，以數據的創新再利用去創造更多產業？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：莫乃光議員 (議員問題編號：98)

答覆：

(a) 政府於2015年3月18日推出全面革新的公共資料入門網站「資料一線通」(Data.Gov.HK)，構建一個容量更大、操作更靈活的一站式平台。入門網站提供的資料類別包括公共交通、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。該等資料均以CSV、JPG、JSON、MDB及XML等數碼格式編製。

(b) 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。

(c) 我們將陸續以數碼格式發放更多免費網上政府資料。不過，有關工作涉及大量數據，整理和編訂優次需時。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)352

管制人員的答覆

(問題編號：4813)

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：

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：

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。

開始運作日期(月／年)	狀態(尚有更新／已停止更新)(截至 2015 年 2 月 28 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 2015 年 2 月 28 日)	"讚好"／訂閱者數目／平均每月訪客人次(截至 2015 年 2 月 28 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 2015 年 2 月 28 日)	設立及日常運作所涉財政資源(截至 2015 年 2 月 28 日)
			(1)… (2)… (3)…	(1)… (2)… (3)…					

提問人：莫乃光議員 (議員問題編號：99)

答覆：

有關在運輸範疇下設立及運作的社交媒體平台資料，表列如下：

開始運作日期(月／年)	狀態(尚有更新／停止更新)(截至2015年2月28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	設立目的及內容更新次數(截至2015年2月28日)	「讚好」／訂閱者數目／平均每月訪客人次(截至2015年2月28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2015年2月28日)	設立及日常運作所涉財政資源(截至2015年2月28日)
2012年7月	尚有更新	機電工程署(機電署)	機電署頻道	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：598 在2015年2月錄得5 619人次觀看。	有	工作由不同組別的人員共同承擔，並無指定人員專責處理。	負責運作的人員同時兼顧其他工作，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(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機場的最新資料。 2014年3月1日至2015年2月28日期間上載社交媒體平台的帖子數目：134 上載YouTube的短片數目：54 上載Instagram的相片數目：32	Facebook「讚好」次數：25 365 微博擁護者人數：34 064 Twitter追隨者人數：1 448	有	高級主任2名／主任1名(兼職)	200,000元(2014年3月1日至2015年2月28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	機管局	機場的Youtube頻道	Youtube		訂閱者數目：3 616	有		
2014年12月	尚有更新	機管局	機場的官方Instagram帳戶	Instagram		追隨者人數：598	有		

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4840)

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：

有關貴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，有關指引有否規定各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正在使用：(i) Microsoft Windows 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3者各佔其部門的所有電腦數目分別的百分比為何；各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；有否為各部門使用的平板電腦安裝資訊保安軟件，所涉開支為何；以及

(d) 各部門離線作業的電腦主機的數目及其作業平台版本為何；各部門採用資訊保安或防毒軟件有否統一標準，若有採用的軟件型號為何；若否採用的軟件型號分別為何？

提問人：莫乃光議員 (議員問題編號：143)

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方面的潛在風險，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已過時的微軟視窗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。平板電腦並不作儲存機密資料用途。

我們使用的平板電腦由服務供應商就所需的服務(如收發電郵)提供有關的資訊保安措施，無需額外開支。

我們現時使用蘋果公司的iPad平板電腦，在2014-15年度的預算開支約為11,500元。

(d) 我們已按現行的資訊保安政策、指引及程序，保護政府資訊系統和數據，並設置多重保護措施，包括使用最新的資訊保安及防毒軟件。我們已採購所需的資訊保安軟件，供運輸及房屋局(運輸科)各人員使用。

基於保安理由，我們不會公開所用資訊保安或防毒軟件的詳細資料。我們沒有離線作業電腦。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3758)

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：

2015-16年度內，運輸科將會繼續推展擬在元朗市中心、旺角和銅鑼灣實施的行人環境改善計劃。就此，當局可否告知本會？

(a) 計劃的推展情況和涉及開支為何？

(b) 有否評估計劃的成效及考慮將計劃推展至其他地區？

提問人：田北俊議員 (議員問題編號：60)

答覆：

(a) 在2015-16年度，該3項擬議行人環境改善計劃的進度及預算開支如下：

元朗市中心行人環境改善計劃

我們已制訂多項小型及大型行人環境改善計劃，以改善元朗市中心的步行環境。

小型改善計劃共有9項，包括擴闊行人路和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，以及加建樓梯等。至今，7項小型改善計劃已經完成，費用合共約180萬元。其餘兩項計劃為擴闊元朗青山公路近大棠路的行人過路處，以及為鳳翔路行人天橋加建樓梯，預計於本年內完成。

大型改善計劃共有3項，即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，以及沿元朗明渠建造行人天橋系統。就首兩項計劃，路政署以現有人手資源進行詳細設計工作，有關工作現正積極進行。至於行人天橋系統，路政署於2014年12月委聘顧問作進一步研究和進行詳細設計工作，約需兩年完成。在2015-16年度，相關顧問研究及工地勘測的預算開支約為600萬元。

旺角行人天橋系統

路政署於2013年10月委聘顧問進行進一步研究，以評估擬議行人天橋系統的預計使用量，以及施工和運作期間對交通、環境及地下公用設施的影響等。預計有關工作約需兩年完成。在2015-16年度，相關顧問研究及工地勘測的預算開支約為350萬元。

銅鑼灣行人隧道系統

路政署於2014年7月完成擬議行人隧道系統的可行性研究，當中包括進行了兩輪公眾參與活動。

由於擬議行人隧道系統在地理上為發展局負責的策略性市區(包括銅鑼灣及跑馬地)地下空間發展先導研究所涵蓋，因此政府會因應先導研究的結果，檢討擬議行人隧道系統的需要，以及推行的方案和時間表。如獲財務委員會批准撥款，上述研究擬於今年展開。運輸署及路政署於2014年6月向灣仔區議會轄下的發展、規劃及交通委員會交代有關進度。在現階段，運輸署及路政署正推展短期措施(例如擴闊行人過路處)，以改善擬議行人隧道沿線的地面行人環境。預計有關工程可於本年內完成。

(b) 在元朗市中心完成的7項小型改善計劃已經達到紓緩行人擠迫情況的目標。我們會因應情況，在其他地區考慮相若的改善計劃。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4315)

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：

運輸科將於2015-16年度繼續致力推行可行措施以紓緩道路交通擠塞的情況。就此，政府當局可否告知本會：

(a) 過去一年，就上述事宜所推出的措施為何？涉及的開支分別為多少？當局有否評估措施是否有效改善情況？若有，詳情為何？若否，何時評估？

(b) 新一年的工作目標和計劃為何？預算的運作開支和人手編制為何？

提問人：田北俊議員 (議員問題編號：86)

答覆：

(a) 政府一直以三管齊下的方式，處理道路交通擠塞的情況，即改善交通基建、擴展和改善公共交通系統，以及管理道路的使用。在2014-15年度，政府沿用三管齊下的方式管理道路交通情況。運輸及房屋局局長(局長)於2014年3月邀請交通諮詢委員會(交諮會)就本港的道路交通擠塞進行研究，並就如何紓緩有關問題提出可行建議。上述工作由運輸科、運輸署及其他相關部門持續進行，涉及的開支沒有詳細分列。

(b) 在2015-16年度，政府會繼續監察本港的道路交通情況，並以三管齊下的方式實施適當的措施。政府亦正考慮交諮會於2014年12月向局長提交的《香港道路交通擠塞研究報告》內提出的各項建議，並會在適當時候回應。政府會視乎未來路向，評估所需的財政及人力資源。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4316)

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：

運輸科將於 2015-16 年度繼續跟進 2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故的相關事宜。就此，政府當局可否告知本會：

(a) 過去一年，就上述事故的各項跟進事宜(包括獨立調查委員會所提建議)進展情況如何？涉及的開支為多少？

(b) 新一年的工作計劃為何？預算的運作開支和人手編制為何？

提問人：田北俊議員 (議員問題編號：87)

答覆：

為跟進《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》，運輸及房屋局局長(局長)在2013年5月成立「海事處制度改革督導委員會」(督導委員會)，督導海事處進行全面的制度檢討和改革、落實提升海上安全的改善措施、檢視及改進海事處的運作模式和工作程序，以及制訂該處的人力資源策略和培訓事宜。督導委員會至今已舉行15次會議。

在2014-15年度，海事處已落實第一階段的5項提升海上安全的改善措施，即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，以及要求在駕駛室裝設水密門警報器。政府現正着手推行第二階段的工作，主要涉及在載客船隻安裝3種航行及通訊設備，即船舶自動識別系統、雷達和甚高頻無線電話。鑑於規定安裝這些設備將會涉及法例修訂，政府會在2015-16年度就法例修訂建議諮詢立法會。此外，海事處已委託顧問，探討研發一款成人和兒童皆合用的救生衣的可行性，預計可在2015年年底完成研究。在確定第二階段的改善措施後，海事處會集中處理第三階段有關船長培訓和體能等事宜的改善措施。

此外，海事處已先後在2014年及2015年年初完成有關改善海事處運作模式和工作程序的第一及第二階段組織性檢討，現正跟進落實有關建議。同時，該處正採取改善措施，應對招募專業人員方面的困難，從而解決人手短缺的問題。

運輸及房屋局(運輸科)在2013年6月成立調查小組，就海事處人員可能行政失當及失職等情況，進行內部調查。調查小組已在2014年3月31日向局長提交報告，該報告已轉交公務員事務局適當跟進。

在2014-15及2015-16年度，運輸科以現有資源進行上述工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3734)

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：

運輸及房屋局(運房局)在2015-16年度會繼續監督廣深港高速鐵路(高鐵)香港段的建造工程及營運安排，但高鐵工程去年爆出延誤事件，就此可否告知本委員會，運房局和路政署自4月15日公布高鐵香港段工程將會延誤後，有採取何種措施監督香港鐵路有限公司(港鐵公司)，以確保工程不會再度延誤，而能趕及在2017年年底通車？有否涉及額外開支？若有，涉及額外開支爲何？

提問人：田北辰議員 (議員問題編號：38)

答覆：

港鐵公司獲委託進行高鐵香港段的設計、建造、測試和試行運作。高鐵建造工程於2010年1月展開。

港鐵公司於2014年4月宣布，高鐵香港段的服務啟用日期會延至2017年。政府一直十分嚴肅看待高鐵香港段建造工程延誤一事。我們於2014年5月向立法會提交數份文件(立法會CB(1)1328/13-14(03)號文件、CB(1)1422/13-14(02)號文件、CB(1)1451/13-14(01)號文件及CB(1)1422/13-14(04)號文件)，當中提出的事項包括路政署向運房局局長提交的獨立審視工程進度的評估報告中的主要結果。港鐵公司也因應運房局的要求，向立法會提交評估報告(立法會CB(1)1354/13-14(01)號文件)。

行政長官於2014年5月委任獨立專家小組調查高鐵香港段建造工程延誤一事。獨立專家小組於2015年1月30日發表報告，就高鐵香港段的推展作出檢討及提出建議，以改善高鐵香港段及日後新鐵路項目的推展及監察的制度、程序和常規。我們非常重視報告中各項觀察和建議，會聯同路政署積極跟進報告的建議，並與港鐵公司及相關各方商討落實建議的安排，特別是有關建造工程的監察和匯報工作。我們也會詳細研究日後在

《鐵路發展策略2014》下推展新鐵路項目時，在監察制度及架構安排上所需作出的改變。

根據委託協議，高鐵項目完成日期為2015年8月。港鐵公司於2014年5月公布，新的目標通車日期為2017年年底。在監察及核證顧問的協助下，路政署完成檢視港鐵公司的高鐵通車修訂工程時間表，並於2014年10月書面告知港鐵公司有關署方的評估。扼要而言，路政署認為港鐵公司須抓緊關鍵工程合約的進度，並確保在整個工程期間符合多項主要條件，才可達到修訂工程時間表，當中包括各承建商繼續盡最大努力推展承辦的合約工程，直至工程完成；以及多個就隧道和西九龍總站工程的關鍵工序的假設工作生產量能夠持續達標等。港鐵公司回應表示會繼續根據委託協議盡最大努力推展高鐵工程項目，以達至2017年年底的通車目標。最近，路政署向港鐵公司表達嚴正關注部分關鍵合約的工程進度持續落後，並促請港鐵公司採取有效措施以追回進度。港鐵公司表示，正在檢視修訂工程時間表及相關風險，預計於2015年第二季完成檢視。

路政署調配內部資源(由1名總工程師(總工程師／鐵路拓展2-3)、5名高級工程師、8名工程師和1名助理工程師組成的專責小組)監督高鐵項目的推展，並由2015年4月起增加人手，調派1名高級專業人員及2名專業人員加入高鐵小組，負責加強監察高鐵項目的工程時間表及費用。此外，自2015年2月起，路政署的監察及核證顧問一直列席每月舉行的項目監管委員會，以便與港鐵公司直接溝通。在路政署要求下，港鐵公司同意加強工程進度監察機制，包括集中監察各關鍵合約及工序進度，以及追回進度措施的情況。預留予監察及核證顧問的款項已包括由該顧問檢視高鐵修訂工程時間表的費用。

為加強向立法會匯報高鐵香港段建造工程的最新進展及財務狀況，我們已開始按季(取代每6個月)提交進度報告。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3736)

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：

運輸科其中一個宗旨是提升公共交通服務的質素和加以協調。就此可否告知本委員會：

(a) 政府採取哪些措施以提升公共交通服務的質素；其開支爲何；

(b) 而在「鐵路發展策略2014」中，運輸及房屋局提及港島線現時早上繁忙時間最繁忙路段的載客率已接近飽和，就此可否告知，2014年港鐵各路線繁忙時間的乘客量爲何；

(c) 以每平方米站立4人計算，2014年港鐵各路線早上繁忙時段每小時最繁忙路段單向的最新載客率爲何；

(d) 2014年輕便鐵路(輕鐵)各路線每小時載客量(單方向)為何；

(e) 以每平方米站立4人計算，2014年輕鐵各路線早上繁忙時段每小時最繁忙路段單向的最新載客率爲何；以及

(f) 為紓緩擠迫情況，香港鐵路有限公司(港鐵公司)已向政府建議的方案爲何(例如何時加卡車、加班次、提升訊號系統等)？

提問人：田北辰議員 (議員問題編號：37)

答覆：

(a) 運輸署一直留意全港各區所有公共交通服務的運作情況及質素，並會按乘客需要調整服務。如有實際增加或加強服務的需要，運輸署會與營辦商作安排以滿足需求。檢討和監察公共交通服務的工作由運輸署現有人員執行，屬常規職務，涉及的開支沒有詳細分列。

(b)至(c) 港鐵公司現正整理並更新2014年各鐵路線在早上繁忙時段的可載客量及載客率的統計數字，待整理工作完成，我們會提供這些資料。

(d)至(e)　輕鐵各路線在2014年的每小時可載客量表列如下：

輕鐵路線	每小時可載客量 (早上繁忙時段內最繁忙一小時的單向可載客量)	
	設計可載客量[註] (每輛輕鐵車輛約240人)	最高可載客量[註] (每輛輕鐵車輛約200人)
505	2 544	2 120
507	2 695	2 246
610	2 423	2 019
614	1 176	980
614P	1 470	1 225
615	1 131	942
615P	1 470	1 225
705	5 880	4 900
706	5 880	4 900
751	3 150	2 625
751P	1 838	1 532
761P	6 533	5 444
合計	**36 190**	**30 158**

[註] 輕鐵車輛的設計可載客量，取決於其可安全承載的總重量，資料由製造商提供(根據港鐵公司的資料，每輛輕鐵車輛可安全承載的總重量約為13 700公斤)。按此基準，輕鐵車輛的設計可載客量約為240人(假設平均每名乘客約重57公斤或125磅。這是所有乘客，不論小童或成人的假設平均重量)。若以按每平方米站立人數計算的乘客密度表達這設計可載客量，須視乎輕鐵車輛的座位數目。現時輕鐵共有4種在不同時期投入服務的車輛，其設計可載客量稍有不同。平均而言，這240人的設計可載客量理論上等同每輛單卡輕鐵車輛每平方米站立約8人的乘客密度。實際上，輕鐵車輛確實可運載的乘客數目會受多項因素影響，包括乘客的乘車習慣(例如更多乘客使用平板電腦或智能電話等流動裝置，因而佔用更多空間)。在這些因素的影響下，據運輸署在繁忙時段實地視察所得，每輛單卡輕鐵車輛實際上最高可運載約200名乘客。輕鐵亦以200名乘客的可載客量制訂車輛班次標準，即等同每平方米站立6至7人的乘客密度。

港鐵公司指出，由於一個輕鐵車站有多條路線途經，公司難以確定乘客購買輕鐵車票或以八達通繳付車費後選乘哪條路線，因而無法通過乘客出入車站的記錄，計算出個別輕鐵路線確實的載客率。港鐵公司目前以實地觀察和調查評估輕鐵車輛的載客率。按每輛輕鐵車輛實際最高可運載200名乘客來計算，輕鐵各路線在2014年早上繁忙時段內最繁忙一小時的載客率如下：

輕鐵路線	早上繁忙時段內最繁忙一小時的載客率 (%)
505	77
507	81
610	97
614	86
614P	71
615	86
615P	74
705	67
706	78
751	74
751P	83
761P	84

(f) 根據港鐵公司的2015年「用心聽・用心做」計劃，自2015年3月底起，港島線、將軍澳線、馬鞍山線和輕鐵的每星期列車班次將會額外增加合共541班，使每星期的整體可載客量提升約420 000人次。

在每星期合共541班的新增班次中，446班屬於輕鐵網絡班次，而港鐵公司也會調派更多雙卡輕鐵車輛行走9條輕鐵路線，以提高可載客量。

此外，港鐵公司在今年初已批出價值33億元的更換訊號系統合約，以期提升可載客量。荃灣線、港島線、觀塘線和將軍澳線的訊號系統提升工作可望於2018至2021年期間陸續完成。東涌線、迪士尼線和機場快線的訊號系統提升工作也會在2026年年底或之前完成。提升訊號系統工作完成後，上述鐵路線的可載客量會提高約10%。

為維持乘客上落列車的秩序，港鐵公司將於2015年在較繁忙的車站額外增派300名月台助理，並會繼續提升車站設施和加強顧客服務與溝通。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3737)

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：

運輸及房屋局(運房局)在2015-16年度會繼續監督廣深港高速鐵路(高鐵)香港段的建造工程及營運安排，但現在除了建造工程會影響通車日期外，一地兩檢事宜亦會直接影響高鐵通車後的收益，就此可否告知本委員會：

(a) 運房局局長張炳良於2015年2月7日，向公衆表示，因一地兩檢問題涉及法律、技術及運作問題，律政司司長已率領特區政府一個跨司局小組處理。但早於2009年，前運房局局長鄭汝樺已經表示，因一地兩檢涉及複雜法律問題，運房局、政制及內地事務局、律政司等部門組成跨部門專家組，已開始與內地專家協商。上屆特區政府成立的跨部門小組的召集人或主席是誰；
(b) 上屆特區政府卸任前，其小組的研究進度和成果爲何；
(c) 會否向議員公開其進度報告；若果沒有進展或成果，該跨部門小組是否失職；
(d) 兩個跨部門小組的涉及部門、成立時間、成立目的及目標分別爲何；
(e) 政府現在是否有信心在高鐵通車時落實一地兩檢；其落實時間表爲何；若否，中期方案爲何；以及
(f) 一地兩檢的問題會否影響西九龍總站工程的設計和內部工程的進度？若會，預計會如何影響其項目開支？

提問人：田北辰議員 (議員問題編號：39)

答覆：

運房局自2009年起成立跨局／部門工作小組，研究在高鐵西九龍總站實施「一地兩檢」的安排。在香港境內實施「一地兩檢」的首要考慮，是如何在憲制及法律框架下，讓內地人員按照內地法律(包括與海關、出入境、檢疫等事宜相關的法律)順利履行職務。正如政府過去向立法會解釋，「一地兩檢」的運作細節涉及複雜的法律及憲制事宜，必須仔細檢視。相關問題現時由律政司司長率領運房局、相關政策局和部門共同積極研究，並同時與內地有關當局進行商討。我們已為西九龍總站設置「一地兩檢」的邊界管制設施預留款項。鑑於有關工作的複雜性，現時工作仍在進行。我們務求在高鐵香港段於2017年年底通車時，於西九龍總站實施「一地兩檢」。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3738)

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：

根據政府去年11月提交立法會的文件CB(1)260/14-15(03)，就南港島線(東段)工程，金鐘站擴建部分在2014年中開始，受到「佔領行動」影響，引致車站結構工程未能如期展開，就此可否告知本委員會：

(a) 受到行動影響，車站結構工程共延遲多久；

(b) 該延誤所涉及的影響的開支詳情爲何(如人手調配、增加機器等，以追回進度)？

提問人：田北辰議員 (議員問題編號：40)

答覆：

香港鐵路有限公司(港鐵公司)現正進行南港島線(東段)金鐘站的擴建工程，當中包括在夏慤花園地下增設三層。為了使擴建部分與現時的金鐘站接通，須在現有港島線隧道下進行支撐架工程，以便現有隧道的下方可以挖空。在挖掘過程中發現，岩石受風化的程度較預期為少，因而增加了挖掘工程的難度，導致支撐架工程滯後，延誤了金鐘站擴建工程的進度。

南港島線(東段)夏慤花園工地周邊的道路於2014年9月至12月中期間因「佔領行動」而封閉，影響工地的交通。當夏慤道及樂禮街的交通於2014年12月11日回復正常後，夏慤花園工地的夏慤道出入口於翌日恢復正常運作。道路封閉期間，建築物料無法送達夏慤花園工地，挖掘工程所產生的泥石也未能及時處理。因此，車站的結構建造工程未能展開。

根據港鐵公司的評估，道路封閉對南港島線(東段)項目的整體進度影響有限。港島線的支撐架工程依然是影響南港島線(東段)項目進度的最關鍵工程。至於有關延誤涉及的開支，港鐵公司仍在評估承建商提交的詳細資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3739)

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：

運輸及房屋局在2015-16年度會為《鐵路發展策略2014》建議的首批項目展開詳細規劃工作，就此可否告知本委員會：

(a) 各建議路線的初步時間表爲何；如何時展開顧問研究、規劃等；以及

(b) 在《鐵路發展策略2000》和《鐵路發展策略2014》的路線興建完成後，兩個時期的全港鐵路總長度和鐵路覆蓋率分別為何？

提問人：田北辰議員 (議員問題編號：41)

答覆：

(a) 運輸科於2014年9月17日公布《鐵路發展策略2014》，建議在直至2031年的規劃期內完成7個新鐵路項目。作為規劃參考，《鐵路發展策略2014》下各項目的初步建議落實時間表如下：

鐵路項目	作規劃參考的初步建議落實時間
北環線及古洞站	2018至2023年
屯門南延線	2019至2022年
東九龍線	2019至2025年
東涌西延線	2020至2024年
洪水橋站	2021至2024年
南港島線(西段)	2021至2026年
北港島線	2021至2026年

各鐵路項目的實際落實事宜，須取決於屆時就相關項目進行的詳細工程、環境及財務研究結果，以及最新的客運需求評估和是否有足夠的資源。我們已按照《鐵路發展策略2014》初步建議的落實時間，就北環線、東九龍線及屯門南延線的落

實事宜，與香港鐵路有限公司展開磋商。按照既定程序，在敲定任何新鐵路方案前，我們會就具體走線、車站位置、推展方式、成本估算、融資模式，以至實際推展時間等細節諮詢公眾。

(b) 當《鐵路發展策略2000》和《鐵路發展策略2014》建議的鐵路項目完成後，鐵路網絡總長度在2021年為270公里，至2031年則逾300公里。鐵路網絡在2021年會覆蓋全港逾70%人口居住的地區和80%的就業機會，至2031年則會覆蓋全港75%人口居住的地區和約85%的就業機會。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)362

管制人員的答覆

(問題編號：3740)

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：

就提升公共交通服務的質素，而香港的公共交通服務主要以鐵路為骨幹，當局能否告知本委員會：

(a) 請用列表方式，列出2014年及2015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。

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
8-30分鐘	2014年											
	2015年1月1日至2月28日											
31-60分鐘	2014年											
	2015年1月1日至2月28日											
61分鐘或以上	2014年											
	2015年1月1日至2月28日											

(b) 上述的事故當中，請以列表方式，告知本委員會，在2014年發生的事故中，有多少是因爲機件故障、人爲因素及乘客行爲及外在因素。

延誤幅度	機件故障	人爲因素	乘客行爲及外在因素
8分鐘以下			
8至30分鐘			
31至60分鐘			
61分鐘或以上			

(c) 根據票價調整機制，政府須就港鐵的嚴重服務延誤向香港鐵路有限公司(港鐵公司)徵收罰款，就2014年發生的延誤，政府共需要徵收多少罰款？

(d) 上述的事故當中，請以列表方式，告知本委員會，在2015年1月1日至2月28日發生的事故中，有多少是因爲機件故障、人爲因素及乘客行爲及外在因素。

延誤幅度	機件故障	人爲因素	乘客行爲及外在因素
8分鐘以下			
8至30分鐘			
31至60分鐘			
61分鐘或以上			

提問人：田北辰議員 (議員問題編號：42)

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2014年至2015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	2014 年	35	19	13	12	15	3	4	50	6	21	75
	2015 年 1 月 1 日至 2 月 28 日	7	2	6	3	2	0	2	6	0	1	8
31 至 60 分鐘	2014 年	2	1	0	0	1	0	0	4	0	0	4
	2015 年 1 月 1 日至 2 月 28 日	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
61 分鐘或以上	2014 年	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	4
	2015 年 1 月 1 日至 2 月 28 日	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

(b) 2014年，由各項因素引致8分鐘或以上的服務延誤次數表列如下。港鐵公司無須就少於8分鐘的服務延誤向運輸署通報及備存相關統計數字，因為這類鐵路服務事故的影響一般較為輕微。

延誤幅度	機件故障	人爲因素	乘客行爲及外在因素
8至30分鐘	129 (0.42)	19 (0.06)	105 (0.34)
31至60分鐘	7 (0.02)	0 (0)	5 (0.02)
61分鐘或以上	4 (0.01)	1 (0.003)	3 (0.01)

註：括號內數字為每百萬載客車卡行車公里的事故數字。

(c) 根據票價調整機制下的「服務表現安排」，如服務延誤達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等造成的延誤除外)，港鐵公司會被罰款100萬至1,500萬元。2014年共發生12次這類服務延誤，港鐵公司因而被罰款2,000萬元。所得款項會撥入票價優惠帳戶，透過「即日第二程車費九折優惠」計劃回饋乘客。

(d) 2015年1月1日至2月28日期間由各項因素引致8分鐘或以上的服務延誤次數表列如下。

延誤幅度	機件故障	人爲因素	乘客行爲及外在因素
8至30分鐘	20 (0.39)	2 (0.04)	15 (0.29)
31至60分鐘	0 (0)	0 (0)	1 (0.02)
61分鐘或以上	1 (0.02)	0 (0)	0 (0)

註：括號內數字為每百萬載客車卡行車公里的事故數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4210)

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：

《財政預算案》指出，佔領行動對旅遊和運輸等行業造成不同程度的影響。請問：

(a) 過去3年來，港鐵各線路分別每月的載客量數據。

(b) 港鐵現時各線路分別的最高承載量。

(c) 過去3年來，港鐵各站分別的使用流量和使用率。

(d) 港鐵各站分別的飽和使用流量。

提問人：湯家驊議員 (議員問題編號：18)

答覆：

(a) 各重鐵線在2012至2014年按月的平均每日乘客量表列如下：

年份／月份	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
	(千人)									
2012年										
1月	489.6	892.7	768.2	261.5	185.2	17.3	32.5	935.6	116.1	337.8
2月	512.0	932.3	810.2	274.2	190.0	13.2	30.8	954.3	126.3	354.5
3月	507.0	923.5	801.8	276.6	188.7	11.8	31.9	959.3	127.8	355.0
4月	469.3	864.0	734.9	262.0	183.7	14.3	36.4	936.1	113.4	333.5
5月	502.5	920.3	793.1	277.1	191.4	12.6	34.3	923.8	123.8	353.0
6月	500.5	922.9	792.4	273.5	192.4	14.6	34.0	912.7	121.6	351.8
7月	515.6	963.7	838.2	276.8	202.2	19.6	34.6	941.1	121.5	362.8
8月	522.1	995.9	860.8	277.2	208.5	23.1	36.8	964.8	120.1	368.9
9月	534.4	968.9	831.7	294.6	201.7	15.1	35.3	986.9	131.5	374.6
10月	521.0	951.6	809.5	289.7	200.1	15.7	37.2	998.9	130.1	371.8
11月	542.2	991.2	858.5	298.3	207.5	13.8	35.2	1 022.0	134.8	385.7
12月	532.8	1 007.4	852.8	291.9	208.7	17.0	37.1	1 006.7	128.7	387.4

2013年										
1月	534.9	980.2	835.7	289.2	202.6	16.0	33.4	1 005.7	129.6	377.3
2月	523.1	922.4	798.7	284.9	199.8	20.8	33.3	967.7	123.1	368.5
3月	522.2	941.8	805.7	287.3	197.8	14.8	37.0	981.9	126.6	369.0
4月	513.2	927.8	795.2	284.5	196.7	15.0	37.8	967.3	125.7	365.3
5月	519.8	944.1	801.5	287.5	199.3	15.1	35.0	940.4	127.1	374.8
6月	522.5	950.9	810.7	289.3	203.6	17.7	36.0	924.9	124.9	372.3
7月	540.0	993.2	865.8	292.5	213.3	22.1	37.5	958.1	125.0	385.0
8月	534.1	1 001.6	846.9	286.7	214.3	25.8	38.5	961.3	122.8	387.2
9月	545.6	972.1	823.4	300.5	207.2	14.7	39.5	988.8	133.8	391.0
10月	546.0	989.0	835.4	302.1	213.1	16.7	40.2	1 010.5	134.6	398.0
11月	557.3	1 014.0	862.1	306.6	218.6	15.9	40.0	1 034.5	137.8	410.5
12月	547.9	1 027.7	863.8	297.3	220.3	18.2	40.9	1 010.2	131.1	412.3
2014年										
1月	558.2	1 016.0	862.8	301.7	216.6	21.0	37.9	1 026.2	133.9	410.4
2月	537.3	949.4	821.1	292.7	215.2	20.7	37.3	969.7	129.9	392.6
3月	545.7	981.4	837.4	301.4	211.6	14.8	41.6	999.7	135.1	402.3
4月	525.9	942.3	799.4	291.5	208.6	16.5	42.2	987.3	127.5	391.3
5月	534.6	960.6	819.5	299.0	208.5	14.3	37.0	935.8	131.8	395.6
6月	536.3	966.5	827.1	300.1	213.4	16.4	40.7	933.3	130.6	395.0
7月	553.5	1 018.9	885.1	304.2	222.2	23.3	38.0	958.0	130.4	406.2
8月	558.1	1 039.8	886.4	303.0	227.3	25.1	39.9	990.3	129.5	412.6
9月	570.8	1 017.0	897.8	318.0	224.9	14.9	43.3	1 008.8	141.3	415.0
10月	587.7	1 111.0	1 098.4	320.2	238.1	16.4	44.4	1 039.1	145.0	431.8
11月	586.0	1 094.8	1 020.1	321.2	235.6	16.1	42.3	1 064.9	145.7	437.6
12月	573.2	1 057.8	976.4	315.3	235.6	17.4	44.6	1 023.4	137.7	435.9

註： 由於港鐵是開放式運作的鐵路網絡，乘客進入網絡後可轉乘不同的鐵路線，因此並沒有個別鐵路線的乘客量，上述數字按乘客入閘車站計算。

(b) 按每平方米站立6人計算，港鐵重鐵線現時在上午繁忙時間每小時最繁忙路段單向的最高可載客量如下：

	東鐵線	**西鐵線**	**馬鞍山線**	**將軍澳線**	**港島線**	**觀塘線**	**荃灣線**	**迪士尼線**	**部分路段共用路軌**	
									東涌線	**機場快線**
最繁忙路段	大圍至九龍塘	錦上路至荃灣西	車公廟至大圍	油塘至鰂魚涌	天后至銅鑼灣	石硤尾至太子	尖沙咀至金鐘	欣澳至迪士尼	奧運至九龍	機場至青衣
現時列車班次最頻密時的最高可載客量	90 000	51 500	30 500	67 500	80 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800

但據觀察所得，鑑於乘客的乘車習慣及喜好有所轉變，在實際運作中，近年最繁忙時段及路段行駛的列車的乘客密度只達約每平方米站立4人。以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量相當於以每平方米站立6人計算時的71.2%(機場快線則為85%)。

(c)及(d) 香港鐵路有限公司(港鐵公司)表示，需要若干時間整理過去3年全部87個港鐵車站的乘客數字，而2014年乘客量最高的10個港鐵車站如下：

車站	平均每日乘客量
銅鑼灣	315 000
旺角	314 000
尖沙咀	292 000
上水	269 000
中環	264 000
羅湖	230 000
紅磡	229 000
灣仔	212 000
觀塘	202 000
深水埗	190 000

註： 上述數字為各車站入閘乘客人數。

為維持鐵路運作安全，港鐵現有網絡的所有組件，包括車站結構、月台大小、通道和自動梯乘客量的設計，都是以港鐵車廂的設計可載客量為依據。

儘管如此，港鐵公司一直密切監察港鐵車站的使用量，務求為乘客提供舒適方便的車站環境。據港鐵公司觀察所得，港鐵車站足以應付現時的乘客流量。港鐵公司也實施乘客人流管理措施，以及在繁忙時段加派人手協助乘客及維持秩序，以確保車站及列車運作暢順，乘客出入安全。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4067)

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：

在特別留意事項方面，請告知本會以下工程項目在2015-16年度內會進行的工作情況及預計該等項目何時向立法會申請撥款進行興建，包括：

(a) 屯門西繞道；
(b) 中九龍幹線；
(c) 跨灣連接路；
(d) 將軍澳－藍田隧道；
(e) T2主幹路；以及
(f) 青山公路青山灣段擴闊工程。

提問人：黃碧雲議員 (議員問題編號：101)

答覆：

(a) 屯門西繞道

我們現正參照最新的行車量預測和屯門區議會及其他持份者的意見，檢討屯門西繞道項目。路政署已於2015年3月3日向屯門區議會介紹屯門西繞道以連接屯門第40區及青田路的修訂走線方案。路政署會參照屯門區議會的最新意見，進一步檢討屯門西繞道工程，包括工程的時間表及預算費用。

(b) 中九龍幹線

路政署現正就中九龍幹線進行詳細設計及工地勘測工作。我們會按照工務工程項目的既定程序，適時向財務委員會申請撥款。

(c) 跨灣連接路

土木工程拓展署現正就跨灣連接路進行詳細設計及工地勘測工作。我們會按照工務工程項目的既定程序，適時向財務委員會申請撥款。

(d) 將軍澳－藍田隧道

土木工程拓展署現正就將軍澳－藍田隧道進行詳細設計及工地勘測工作。我們會按照工務工程項目的既定程序，適時向財務委員會申請撥款。

(e) T2主幹路工程

土木工程拓展署現正就T2主幹路工程進行詳細設計及工地勘測工作。我們會按照工務工程項目的既定程序，適時向財務委員會申請撥款。

(f) 青山公路青山灣段擴闊工程

路政署現正就青山公路青山灣段擴闊工程進行詳細設計及工地勘測工作。我們會按照工務工程項目的既定程序，適時向財務委員會申請撥款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3783)

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：

關於「興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議」，現時各項建議的進展、已付及預計開支為何？政府又預計最快可就哪項工程展開建造工程？

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：58)

答覆：

政府於2009年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(以下簡稱「上坡電梯系統」)的建議進行評審，以決定為當時收到的20項建議的工程項目進行初步技術可行性研究的優次。政府於2009年5月就此諮詢立法會交通事務委員會。在有關評審完成後，政府於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。

及後，經審視人力資源後，路政署開展了排名第十一位及第十二位的建議的初步技術可行性研究。這兩項研究已分別於2014年第二及第三季完成。18項已排名的建議目前的進展載於附件。

在18項已排名的建議中，兩項的建造工程已經展開。慈雲山行人通道系統(排名第一位)已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，以期於2016年前分階段完成。至於月華街自動扶梯連接系統(排名第十三位)，現正由土木工程拓展署在觀塘市中心重建項目下推展，建造工程於2013年4月展開，以期於2015年第四季完成。

慈雲山行人通道系統(排名第一位)的預算費用為6.08億元，月華街自動扶梯連接系統(排名第13位)的預算費用為9,500萬元。

除上述兩項正在興建的建議外，推展其他建議的累計開支截至2015年3月底約為700萬元，在2015-16年度的預算開支約為1,700萬元。

附件

18項已排名的上坡電梯系統建議之現時進度

排名	建議	工程進度
1	慈雲山行人通道系統	該通道在沙田至中環線工程項目中落實。
2	寶馬山行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署現正準備委聘顧問就選定的走線進行勘測及初步設計工作。
3	青衣長亨邨升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究、勘測及初步設計均已完成。路政署亦已展開詳細設計工作。
4	磅巷行人扶手電梯及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署於2013年進行公眾諮詢，蒐集市民對落實工程及走線的意見。經考慮公眾意見及檢視原有計劃後，路政署於2015年1月8日徵詢中西區區議會對初步修訂計劃的意見。路政署下一步會就初步修訂計劃進一步諮詢公眾。
5	葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
6	葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
7	葵涌麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
8	近竹園北邨行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
9	窩打老道山升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。工程已在憲報刊登及獲授權進行。路政署現正就建議進行詳細設計工作。
10	荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究顯示，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，再處理有關項目。

11	葵涌大窩口路至禾塘咀街升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署現正準備委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
12	聯安街升降機及行人通道	初步技術可行性研究已經完成。路政署現正準備委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
13	月華街行人通道系統	該項目正由土木工程拓展署在觀塘市中心重建項目下落實。
14	康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統	待排名較高建議的推展工作上軌道後，才會跟進這項建議。
14	荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機系統	醫院管理局(醫管局)已就瑪嘉烈醫院建升降機塔工程進行土質勘測，待得出分析報告後，醫管局將應用相關資料於升降機塔工程的詳細設計中。
16	富寶花園至西沙路升降機及行人通道	待排名較高建議的推展工作上軌道後，才會跟進這項建議。
17	興盛路至大窩口道升降機及行人通道系統	待排名較高建議的推展工作上軌道後，才會跟進這項建議。
18	沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統	待排名較高建議的推展工作上軌道後，才會跟進這項建議。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4800)

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：

就專營巴士營運事宜，請告知本委員會，預計2015-16年度，與批出3個新的專營巴士服務的經營權相關的工作內容及開支，以及有關經營權會否於年內批出。

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：106)

答覆：

城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)(城巴(專營權1))、新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)和九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)的現有巴士網絡專營權，將分別於2016年6月1日、2017年3月1日和2017年7月1日屆滿。在處理巴士專營權的申請時，政府主要會考慮申請人能否提供適當而有效率的巴士服務，以及是否願意繼續投資經營巴士服務。根據既定做法，如申請人能符合以上條件，政府會考慮批予為期10年的新專營權。

政府已於2014年6月就處理城巴(專營權1)及嶼巴的巴士網絡專營權屆滿事宜諮詢立法會交通事務委員會，並於2014年6月底至9月中進行公眾諮詢，收集公眾對新專營權條款規定的意見。早前，運輸署與兩間專營巴士公司已就新專營權展開商討，以期於2015年上半年完成討論。與此同時，政府已就九巴專營權於2017年7月屆滿事宜展開預備工作，並會適時諮詢立法會交通事務委員會。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4801)

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：

就新的山頂纜車經營權安排，請告知本委員會預計將新的法例提交予立法會審批的工作時間表及預期工作所需要的時間。

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：107)

答覆：

山頂纜車的現行經營權將於2015年12月31日屆滿。就山頂纜車2016年1月1日起的經營權及長遠營運安排，我們已於2015年3月23日徵詢了立法會經濟發展事務委員會的意見(交通事務委員會的委員亦有獲邀出席會議)，並計劃於2015年上半年內向立法會提交《山頂纜車(修訂)條例草案》，以提供批出2016年1月1日及以後生效的山頂纜車經營權，以及其他關於經營山頂纜車的長遠安排的法律基礎。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4802)

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：

就綱領下鐵路發展事宜，請告知本委員會：

(a) 2014-15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) 2015-16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 (議員問題編號：108)

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，向港鐵公司提出建議及意見，以期輕鐵服務能更進一步滿足乘客所需。輕鐵服務在2014及2015年(截至3月底)已見加強。具體來說，港鐵公司已完成翻新第一期的輕鐵車輛，令輕鐵車隊的整體可載客量提升8%。此外，港鐵公司自2014年4月起，每星期為輕鐵網絡合共增加148個班次，並調派雙卡輕鐵車輛行走部分需求殷切的路線，以提升輕鐵網絡的整體可載客量。再者，輕鐵的服務時間自2014年9月底已經延長，乘搭西鐵線尾班車前往新界西北地區的乘客，可轉乘輕鐵前往輕鐵網絡的全部68個車站。由2015年3月底起，港鐵公司每星期會再為輕鐵網絡合共增加446個班次，並調派更多雙卡輕鐵車輛行走9條輕鐵路線，以提升可載客量。監督工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分列。

(b) 除(a)項所述的5年計劃外，在《公共交通策略研究》下的《角色定位檢視》中，政府會審視一系列課題，包括輕鐵的長遠發展，涉及的課題包括：輕鐵系統按原有設計提升可載客量的可行性；改良現有輕鐵系統的設計以增加可載客量的可行

性；新界西北地區對公共交通服務的長遠需求；以及包括輕鐵在內各公共交通服務的發展如何滿足這些需求。待所需資源及人手按既定程序獲批撥後，政府便會展開《角色定位檢視》的研究工作，並會委聘顧問提供協助。

我們已預留950萬元作顧問研究之用，並會在運輸及房屋局(運輸科)和運輸署開設合共6個為期兩年半的有時限職位，當中1個是首長級丙級政務官的職位(開設該職位仍有待財務委員會審批)，其餘5個是非首長級職位。在2015-16年度，我們已預留640萬元作為開設額外職位的資源。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：7073)

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：

當新界單車徑網絡連接後，當局下一步的計劃如何？將會如何支持單車政策在香港實施？

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：90)

答覆：

政府會繼續致力在新市鎮和新發展區推動「單車友善」環境，方便公眾以單車作短途代步或消閒用途。運輸署已委聘顧問進行研究，當中包括檢討各單車限制區的交通情況，以檢視有關限制是否仍須維持，以及是否需要推出改善措施。運輸署也會繼續改善現有單車徑及單車停泊設施。政府會繼續與道路安全議會合作，加強有關單車安全的宣傳及教育工作，例如播放教育短片和政府宣傳短片、在運輸署網站提供單車安全資料、舉辦嘉年華會和派發宣傳單張，以及針對違規的騎單車人士採取執法行動等。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4879)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 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：

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) 南港島線及觀塘線延線通車後，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) 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 (議員問題編號：131)

答覆：

(1) 新鐵路啓用前，運輸署會評估新鐵路線對其他路面公共交通服務的影響，並制定公共交通服務重組計劃(重組計劃)，務求更能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月開始就配合南港島線(東段)的重組計劃諮詢相關區議會，並因應收集所得的意見修訂有關計劃。配合南港島線(東段)的最新擬議重組計劃包括重組約46條專營巴士路線和17條專線小巴路線。至於配合觀塘線延線啓用的重組計劃，目前已在擬備階段，一俟準備妥當便會進行地區諮詢。

運輸署已設立兩個有時限的職位，在2013至2015年協助處理與新鐵路相關的重組計劃。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	896,280
一級運輸主任	1	651,180

(2) 南港島線(東段)在早上繁忙時間帶來的新增乘客量主要是從港島南區經荃灣線北行前往九龍及新界區，以及經港島線東行前往港島東部。現時荃灣線和港島線在早上繁忙時間的乘客流動主要分別為南行和西行前往中環方向，因此，兩股主要客流的流動方向剛好相反。至於傍晚繁忙時段，南港島線(東段)的乘客和上述兩線乘客的主要流動路線方向亦是剛剛相反。因此，南港島線(東段)的開通即使會增加乘搭港島線的總體人次，但相信南港島線(東段)所帶來的新增乘客量對荃灣線過海路段的影響應該不大。

無論如何，為應付乘客對過海服務的需求，現時有78條過海專營巴士路線(當中61條為常規服務，17條為繁忙時段服務)與鐵路最繁忙的過海路段並排而行。此外，另有70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。在配合南港島線(東段)啓用的重組計劃中，我們沒有取消任何現有的過海巴士路線，只作出一些建議調整路線和班次，從而改善過海巴士網絡的整體營運效率。運輸署會繼續監察情況，並在有需要時作出調整。除上文所述已在運輸署設立兩個有時限的職位，協助處理與新鐵路相關的的重組計劃外，監察和規劃公共交通服務的工作由運輸署各分區辦事處和巴士及鐵路科人員處理，屬其常規職務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3889)

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：

於較早前，荃灣荃威花園邨巴牌照被取消，後需申請加開84號綠色專線小巴，以方便居民往返市中心。就此，當局可否告知：

(a) 當局在審核荃威花園邨巴牌照時是基於何種準則；當中涉及的人手及開支為何；

(b) 當局在審核加開84號綠色專線小巴時又是基於何種準則；當中涉及的人手及開支為何；及

(c) 當局有否任何措施監察84號綠色專線小巴的服務質素；如有，涉及的人手、開支及措施詳情為何；如無，原因為何？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：52)

答覆：

根據現行運輸政策，非專營巴士在公共運輸系統中擔當輔助角色，主要在繁忙時間常規公共交通工具未能滿足乘客需求的情況下填補不足，以及提供接駁附近鐵路站或公共運輸交匯處的服務。根據現行規管架構，非專營巴士營辦商需要就個別交通服務(如居民服務)向運輸署申請服務批註，以提供有關服務。在處理居民服務的客運營業證申請時，運輸署會考慮有關住宅項目是否有其他公共交通工具提供服務，以及有關服務是否足夠。此外，亦會顧及居民服務會否對常規交通服務帶來嚴重影響或引致交通擠塞。

2013年6月前，荃威花園有5條專營巴士路線、3條居民服務路線和1條私家小巴路線往返荃灣市中心。2013年6月，荃威花園的管理公司終止營辦該條私家小巴路線，因此運輸署開辦專線小巴84號線往返荃威花園與荃灣眾安街，以應付乘客需求。在考慮開辦

專線小巴84號線時，署方考慮了多項因素，包括有關服務的確實需求、其他公共運輸營辦商已經或計劃提供的交通服務水平，以及新路線擬服務的地區的交通情況。

專線小巴84號線須按照運輸署批核的時間表、路線和收費營運，署方會進行定期和突擊調查，以監察該路線的服務水平。運輸署亦會不時評估專線小巴服務的水平和質素。

規劃、開辦和監察專線小巴服務涉及的工作由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3891)

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：

近年來，葵青區的人口不斷增加，但交通設施卻無增加。就此，當局可否告知：

當局會否進行葵青區的區域性交通評估及壓力測試；如會，涉及的人手、開支及措施詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：54)

答覆：

運輸署一直密切監察葵青區的交通和運輸情況，以及新發展項目對該區交通和公共運輸服務的影響。凡有任何大型的擬議新發展項目，倡議者必須進行交通影響評估，以評估有關項目對交通和鄰近道路網絡狀況的影響，當中須充分顧及鄰近既定發展項目的累積影響，並按需要建議進行道路改善工程。此外，項目倡議者亦須評估有關項目對乘客需求帶來的轉變，以及研究所需增設的公共交通服務以應付新增需求。有關交通影響評估必須符合運輸署的要求，而且經相關部門審核。如擬議發展項目涉及修改分區計劃大綱圖(大綱圖)，交通影響評估的結果和建議，連同已獲相關部門接納的其他規劃評估，便會成為制定擬議發展參數的依據，以納入大綱圖內。如有關大綱圖獲城市規劃委員會批准，項目倡議者便會負責設計和實施所確定的交通和運輸改善措施，當中必須符合運輸署的要求。至於批地方面，因應擬議項目所帶來的交通影響而需推行的改善措施，會按情況納入土地契約之中。

以葵涌已婚警察宿舍舊址的公共房屋發展項目為例(計劃於2017年落成)，進行交通影響評估後，認為葵富路／葵涌道及葵益道／葵涌道道路交界處須進行道路改善工程，以紓緩相關的交通影響。運輸署會與項目倡議者聯繫，以確保所規劃的改善工程可適時進行。另一例子為葵聯邨發展項目，除了增設3個行人過路處外，運輸署亦敦促有關公共運輸營辦商加強服務以配合新增需求。現時，有7條專營巴士路線和9條專線小巴

路線為葵聯邨提供服務。根據運輸署的調查，現有的公共交通服務整體上可應付乘客需求，該處現時的交通和行人流量情況亦令人滿意。

運輸署會繼續監察葵青區的交通情況，以及區內現有和新發展項目的公共交通需求，並在有需要時規劃和推行改善措施。以上的工作由運輸署現有職員執行，屬常規職務，涉及的開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3892)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

有地區人士反映，長洲碼頭附近的單車泊位管理混亂。就此，當局可否告知：

(a) 長洲碼頭附近的單車泊位數目為何；當局用以管理單車泊位所投放的人手及開支數目為何；及

(b) 當局會否有任何措施改善現有單車泊位的混亂情況；如會，涉及的人手及開支為何；如否，原因為何？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：55)

答覆：

現時長洲碼頭附近約有470個單車泊位。該等單車泊位有時會被棄置的單車或其他物件佔用，令單車使用者可用的單車泊位減少。為解決不當佔用單車泊位的問題，在離島區議會的統籌下，運輸署、地政總署、食物環境衞生署和警方等有關部門不時會進行聯合清理行動。此外，在不影響道路安全和其他道路使用者的前提下，運輸署會繼續另覓合適地點增設單車泊位。上述工作涉及的人手和開支以運輸署的常規開支承擔，涉及的開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3893)

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：

有地區人士透露，長洲碼頭現正進行翻新工程。就此，當局可否告知：

(a) 長洲碼頭現正進行的翻新工程詳情為何；以及當局用以進行上述工程所投放的人手及開支數目為何；及

(b) 承上題，除現有的工程外，當局會否有任何措施改善長洲碼頭的擠迫情況；如會，涉及的人手及開支為何；如否，原因為何？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：56)

答覆：

(a) 建築署現正為長洲渡輪碼頭進行翻新工程，包括重置售票櫃位及相關閘機和圍欄，以擴大碼頭等候區範圍；拆卸碼頭內已空置的房間，以進一步擴大等候區範圍和有效疏導人流；改善碼頭內的通風情況；改建碼頭現有廁所以方便殘疾人士使用；以及興建新的懸臂式簷篷，以備在惡劣天氣時為碼頭外等候的乘客提供遮擋。有關工程預計在2015年5月完成，工程費用約為1,100萬元。監察和管理工程的工作由建築署現有人手處理。

(b) 為盡量善用碼頭翻新後的空間，運輸署一直與有關的渡輪營辦商商討，以實施適當的運作安排(如重整等候區圍欄的位置及排隊安排)。翻新工程完成後，現時碼頭在繁忙時間及節日出現的擠迫情況將可得到紓緩。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3894)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

據悉，當局現正進行來往長洲及香港仔航線的招標工作。就此，當局可否告知：

(a) 當局進行上述招標工作詳情為何；當中涉及的人手及開支數目為何；及

(b) 當完成招標後，當局會有何種措施監察上述航線的運作；當中涉及的人手及開支數目為何？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：57)

答覆：

(a) 運輸署在2014年9月和10月進行了兩輪招標，以甄選合適的渡輪營辦商，營辦往來長洲及香港仔的擬議新持牌渡輪服務，但均未有接獲標書。在第二輪招標結束後，運輸署接獲一渡輪營辦商提出營辦該擬議渡輪服務的申請。由於市場上沒有其他營辦商表示有意營辦該航線，因此運輸署計劃直接向其發出牌照。視乎地區諮詢結果並在順利完成必須的發牌及籌備工作後，運輸署計劃在2015年年中開辦這條新渡輪航線。招標和開辦新渡輪航線所涉及的工作由運輸署以現有資源和人手處理。

(b) 一如其他所有持牌渡輪服務，運輸署會在新渡輪航線開辦後監察其服務和運作。運輸署會審閱營辦商每月提交的營運報表，並進行定期和突擊調查和巡查，以監察乘客需求和服務水平，以及營辦商有否遵守服務方面的規定。運輸署亦會與營辦商保持密切聯繫，和在有需要時與營辦商對服務作出調整，以確保維持適當而有效率的服務。此外，運輸署會研究乘客建議及投訴，並視乎情況採取跟進行動。新增的渡輪航線所引致的工作會由運輸署以現有資源和人手處理。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3895)

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：

東涌新市鎮人口不斷增加。就此，當局可否告知：

(a) 當局會否進行東涌新市鎮的區域性交通評估；如會，涉及的人手、開支及詳情為何；如否，原因為何；及

(b) 北大嶼山醫院於去年投入運作，當局會否進行該醫院附近道路及公共交通工具承受量的評估；如會，涉及的人手、開支及詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：58)

答覆：

運輸署一直密切監察東涌的交通和運輸情況，以及新發展項目對該區交通和公共運輸服務的影響。凡有任何大型的擬議新發展項目，倡議者必須進行交通影響評估，以評估有關項目對交通和鄰近道路網絡狀況的影響，當中須充分顧及鄰近既定發展項目的累積影響，並按需要建議進行道路改善工程。此外，項目倡議者亦須評估有關項目對乘客需求帶來的轉變，以及研究所需增設的公共交通服務以應付新增需求。有關交通影響評估必須符合運輸署的要求，而且經相關部門審核。如擬議發展項目涉及修改分區計劃大綱圖(大綱圖)，交通影響評估的結果和建議，連同已獲相關部門接納的其他規劃評估，便會成為制定擬議發展參數的依據，以納入大綱圖內。如有關大綱圖獲城市規劃委員會批准，項目倡議者便會負責設計和實施所確定的交通和運輸改善措施，當中必須符合運輸署的要求。至於批地方面，因應擬議項目所帶來的交通影響而需推行的改善措施，會按情況納入土地契約之中。

土木工程拓展署已聯同規劃署展開東涌新市鎮擴展研究，當中包括進行交通影響評估，以評估擬議和既定發展項目對毗連道路網絡所帶來的交通影響。有關交通影響評估為綜合工程可行性研究的一部分，符合運輸署的要求後，會跟隨上述有關修訂大綱圖的程序。

北大嶼山醫院在2013年9月啓用，其服務時間由2014年9月起延長至全日24小時。現時有21條專營巴士路線停靠松仁路巴士站，為該醫院提供服務，當中5條為通宵路線。運輸署一直密切監察該醫院鄰近道路網絡的交通情況，以及乘客往來醫院的公共交通服務需求。整體而言，該醫院鄰近道路網絡交通暢順。根據運輸署的調查顯示，該處現有的公共交通服務足以應付乘客需求。

運輸署會繼續監察東涌的交通情況，以及區內現有發展項目(包括北大嶼山醫院)和新發展項目的公共交通需求，並在有需要時規劃和推行改善措施。以上的工作由運輸署現有職員執行，屬常規職務，涉及的開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3898)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 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：

當局可否告知：

葵青區的葵聯邨現已入伙，但居民卻經常投訴交通配套不完善；當局會否就此檢討該區域的交通設施；如會，涉及的人手、開支及詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：61)

答覆：

葵聯邨第I期位處葵聯路，第II期則位處葵盛圍，兩者之間建有升降機塔和連接橋方便行人往返。葵聯路和葵盛圍兩側都設有行人路，另外在適當地點亦提供了行人過路處。運輸署一直密切監察該區公共交通服務和相關設施的供應情況，認為整體供應足夠。

公共交通服務方面，葵聯邨的居民可以在兩個巴士總站(分別位處葵聯路兩端)和葵盛圍的中途站乘搭專營巴士或專線小巴。現時該區共有7條專營巴士線和6條專線小巴線，分別往返荃灣、葵興、葵芳、油尖旺、沙田和藍田等地。根據運輸署的調查，現有公共交通服務整體上足以滿足乘客需求。

運輸署會繼續監察該區的交通運輸安排，並在有需要時實施改善措施。這些工作由運輸署的人員執行，屬於常規職務，不涉及額外人手或資源。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3905)

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：

於去年夏天，和宜合道附近區域發生多次爆水管事件，影響該區交通。就此，當局可否告知：

當局會否考慮重新規劃該區交通網絡及公共交通路線，以免當和宜合道出現事故時，造成整個區域癱瘓的情況出現；如會，涉及的人手、開支及詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陳恒鑌議員 (議員問題編號：68)

答覆：

和宜合道大致可在其與昌榮路的交界處分作南北兩段。如發生事故影響南段車流，駕駛人士可選用同樣連接和宜合道的梨木道、打磚砰街、大隴街和青山公路。如發生事故影響北段車流，駕駛人士則可使用象鼻山路和昌榮路作為替代路線。發生事故時，運輸署會密切監察路面交通情況，並與相關公共運輸營辦商作出協調，安排受影響的專營巴士和專線小巴路線改道，以及調節交通燈燈號的時間，藉以減低對交通造成的影響。運輸署亦會通知駕駛人士和市民有關的特別交通及運輸安排。相信上述工作有助減輕和宜合道一旦發生事故對交通造成的影響。

涉及的工作由運輸署的人員執行，屬於常規職務，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5705)

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：

有關改善本港空氣質素：

(a) 當局在《香港清新空氣藍圖》表示，將「在適當情況下闢設行人專用區」；就此，未來兩年，當局每年工作計劃、詳情、時間表，及所涉開支和人手資源分別為何；

(b) 過去3年，當局每年有否就設立行人專用區或行人專用的公共空間，到海外城市進行考察；若有，詳情、結果、參與人數、參與官員職銜，及所涉開支和人手資源分別為何；若否，當局會否參考任何海外城市經驗；及

(c) 有意見指香港規劃師學會於2003年已提出在德輔道中設立電車及行人專用區；當局是否知悉此意見；若是，自學會提出相關構思起，當局有否與學會接觸或討論相關構思，並作出可行性研究，以及所涉開支和人手資源分別為何；若否，當局有否計劃研究相關構思；如有，未來兩年，當局每年所涉人手資源及開支、工作時間表及詳情分別為何?

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：156)

答覆：

(a) 運輸署會繼續在署方管理的適當地點推行行人環境改善措施。未來兩年，署方會繼續在佐敦甘肅街與南京街之間的一段吳松街進行悠閒式街道工程，並於2015年年中在旺角彌敦道與花園街之間的一段登打士街展開同樣工程，以改善行人環境。上述工程的總開支約為230萬元。由於有關工程屬運輸署人員的常規職務，涉及的人手沒有詳細分列。

(b) 過去3年，運輸署沒有單就研究設立行人專用區一事安排進行海外考察。不過，運輸署一直密切留意海外在改善行人環境方面的經驗。在考慮行人環境改善措施時，運輸署會因應本地特有的情況參考適合的海外經驗。

(c) 繼2003年所提出的意見後，香港規劃師學會在2014年向政府提出在德輔道中設立電車及行人專用區的建議。有關政策局和部門正從不同角度研究建議的可行性，運輸署會從交通運輸管理角度提供意見。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6458)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

就港島區的巴士路線重組計劃，署方可否告知：

(a) 除因應西港島線及南港島線通車進行的巴士路線重組計劃外，運輸署於2015-16年度會否開展其他港島區巴士路線或過海巴士路線的重組計劃；若會，有關計劃的詳情是什麼；及

(b) 西港島線西營盤站預計在本年3月底啓用，屆時與西港島線相關的巴士路線重組計劃將會完成；於2015-16年度，運輸署會否就有關的巴士路線重組計劃進行跟進調查，以研究巴士路線重組後對巴士乘客及西區道路交通的影響；若會，有關工作的具體計劃和工作時間表是什麼？

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：268)

答覆：

(a) 除了配合西港島線和南港島線(東段)通車的公共交通服務重組計劃外，運輸署每年會審理專營巴士公司提交的巴士路線計劃，這屬運輸署恆常的工作。2015-16年度港島區和過海巴士路線的巴士路線計劃包括開辦新輔助路線、延長或調整路線、調整班次、更改總站和延長服務時間等建議，其摘要見附件。

(b) 西港島線全面啓用後，運輸署會委聘承辦商進行跟進調查，評估各項受影響公共交通服務的服務水平和乘客需求。此外，運輸署會繼續留意公共交通服務的運作情況，並因應乘客需求對有關服務作出適當調整。

附件

2015-16年度
港島區及過海路線的巴士路線計劃

巴士公司	路線	起點 – 終點	內容
港島區路線			
新巴	9	筲箕灣－石澳	在泳季延長路線
城巴	11	中環(中環渡輪碼頭)－渣甸山(循環線)	增加班次
新巴	15B	天后站－山頂	延長路線
新巴	15C	中環渡輪碼頭(6號碼頭)－花園道(下山頂纜車站)	取消特別班次
新巴	18P	堅尼地城(卑路乍灣臨時巴士總站)－北角(健康中街／北角碼頭)	延長路線
城巴	25A	灣仔(香港會議展覽中心新翼)－寶馬山(循環線)	- 更換車輛 - 減少班次
新巴	26	勵德邨－荷李活道(循環線)	更換車輛
城巴	37B	置富花園－中環(循環線)	- 新增特別班次 - 減少班次
城巴	76	石排灣邨公共運輸交匯處－銅鑼灣(摩頓臺)	- 改為循環服務 - 在非上學日減少班次
城巴	77	田灣邨－筲箕灣	- 調整路線 - 減少班次
城巴	85	小西灣(藍灣半島)－寶馬山(循環線)	調整路線
城巴	99	海怡半島－筲箕灣	減少班次
城巴	99X	海怡半島／鴨脷洲大街至西灣河(太康街)	- 增加班次 - 延長服務時間
城巴	511	中環(中環渡輪碼頭)－渣甸山(循環線)	- 縮短路線 - 減少班次
城巴	592	海怡半島－銅鑼灣(摩頓臺)	增加班次
新巴	720	西灣河(嘉亨灣)－中環(港澳碼頭)	調整路線
過海路線			
城巴／九巴	102	美孚－筲箕灣	減少班次
城巴／九巴	102P	美孚－筲箕灣	增加班次
城巴／九巴	182	愉翠苑－中環(港澳碼頭)	- 新增輔助路線 - 減少班次

巴士公司	路線	起點 – 終點	內容
新巴／九巴	305	美田邨至上環	調整路線
九巴	373	上水－上環	- 調整路線 - 新增輔助路線
九巴	373A	上水(華明)－灣仔(港灣道)	增加班次
城巴／九巴	619	順利－中環(港澳碼頭)	增加班次
城巴／九巴	619X	順利至中環(港澳碼頭)	增加班次
城巴／九巴	621	麗港城－中環(香港站公共運輸交匯處)	減少班次
城巴／九巴	678	上水－銅鑼灣(東院道)	增加班次
新巴	682A	馬鞍山市中心至小西灣	- 重置總站 - 增加班次
新巴	682B	水泉澳至小西灣	- 重置總站 - 增加班次
新巴	682P	馬鞍山(利安／烏溪沙站)至柴灣(東)	- 調整路線 - 增加班次
新巴／九巴	905	灣仔碼頭－荔枝角	重置總站
城巴	930	灣仔碼頭－荃灣(愉景新城巴士總站)	新增輔助路線
城巴	930A	荃灣西站公共運輸交匯處－灣仔碼頭	調整路線
九巴	934	灣景花園－灣仔	新增輔助路線
新巴／九巴	948	長安至銅鑼灣(天后) 銅鑼灣(天后)至長宏	減少班次
新巴／九巴	948P	長安至銅鑼灣(天后)	- 調整路線 - 增加班次
新巴／九巴	948X	長宏至銅鑼灣(天后)	調整路線
城巴	962C	鰂魚涌(英皇道新威園對面)至屯門(龍門居)	增加班次
城巴	962S	屯門(置樂花園)至銅鑼灣(摩頓臺)	增加班次
城巴	969A	天水圍市中心－金鐘(力寶中心)／軒尼詩道(菲林明道以西)	減少班次
城巴	E11	銅鑼灣(天后)－亞洲國際博覽館	調整路線

<u>說明</u>：
城巴：城巴有限公司
九巴：九龍巴士(一九三三)有限公司
新巴：新世界第一巴士服務有限公司

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6459)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 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：

東區海底隧道(東隧)的專營權將於2016年屆滿，隧道將交回政府當局管理；就此，署方可否告知：

(a) 於2015-16年度，運輸署會否就收回東隧進行預備工作；若會，有關的工作計劃、工作時間表和開支預算是什麼；及

(b) 政府於2016年收回東隧後，將可以透過調節紅磡海底隧道(紅隧)和東隧的收費或採取其他措施達致分流的效果；運輸署在2015-16年度會否就有關的收費調節或其他措施進行研究和諮詢工作，並制訂具體的措施；若會，有關工作的具體計劃和工作時間表是什麼；若不會，原因是什麼？

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：269)

答覆：

(a) 運輸署已聯同其他相關政府部門展開籌備收回東隧的工作，主要包括檢討隧道結構和營運設備及系統的維修規定，以及營運隧道的程序等。相關工作會由運輸署新設的東區海底隧道小組負責，其編制包括1名總運輸主任、1名高級運輸主任、1名二級運輸主任和1名庫務會計師。2015-16年度的預算總開支約為330萬元。

(b) 政府致力推行適當措施理順各條過海隧道的交通流量分布，以紓緩道路交通擠塞。就此，政府認為調整隧道收費可有效達致過海隧道交通合理分流。不過，調整過海隧道收費前須考慮多項因素，例如過海隧道交通合理分流後有關連接道路的容量，以及對相關地區所帶來的交通影響。為免對過海隧道附近的接連道路造成影響，政府認為將西區海底隧道(西隧)納入交通合理分流計劃會更為合適。中環灣仔繞道啓用後，將有助紓緩西隧連接道路的擠塞情況，提供考慮調整西隧的

收費的基礎，使之作為交通合理分流計劃的其中一個可行方案。因此，政府不會在2015-16年度就過海隧道交通合理分流展開公眾諮詢。

由現在至中環灣仔繞道啓用之前，政府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，以及鼓勵營辦商提供更多巴士轉乘優惠。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6461)

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：

就香港的車輛牌照數量，運輸署可否告知：

(a) 過去5年，香港各類登記車輛的數字是甚麼；請按年度及個別車輛數目提供分項數字；

(b) 過去5年，車輛測試牌照的數量是甚麼；請按個別年度及不同車輛類型提供分項數字；及

(c) 於2015-16年度，運輸署方面會否就香港車輛數目及車輛牌照簽發數量應否設立限制進行研究和諮詢工作；若會，有關工作的具體計劃及工作時間表是甚麼？

提問人：陳家洛議員 (議員問題編號：271)

答覆：

(a) 過去5年截至年底，按車輛類別劃分的已登記車輛數目如下：

車輛類別	2014年	2013年	2012年	2011年	2010年
電單車／機動三輪車	63 860	60 180	57 368	55 286	53 823
私家車	541 751	517 997	494 646	471 685	449 400
的士	18 138	18 138	18 138	18 138	18 138
專營公共巴士	5 845	5 850	5 788	5 821	5 796
非專營公共巴士	7 053	7 054	7 055	7 071	7 065
私家巴士	592	581	558	499	505

車輛類別	2014年	2013年	2012年	2011年	2010年
公共小巴	4 350	4 350	4 350	4 350	4 350
私家小巴	3 021	2 793	2 463	2 216	2 093
輕型貨車	73 865	79 478	76 265	74 442	72 847
中型貨車	37 529	40 720	39 272	38 978	38 588
重型貨車	5 148	4 908	4 346	3 750	3 340
特別用途車輛	1 758	1 722	1 620	1 556	1 466
政府車輛	6 289	6 305	6 240	6 297	6 315
總數	**769 199**	**750 076**	**718 109**	**690 089**	**663 726**

(b) 過去5年截至年底的有效試車牌照數目如下：

試車牌照類別	2014年	2013年	2012年	2011年	2010年
非左軚車輛	2 599	2 549	2 603	2 490	2 350
左軚車輛	54	63	60	不適用*	不適用*

* 左軚車輛試車牌照是從《2012年道路交通(車輛登記及領牌)(修訂)(第2號)規例》通過並於2012年7月9日開始生效之後引入。

(c) 限制車輛和簽發車輛牌照的數目均須實施某種形式的配額制度，而任何車輛配額制度均具爭議性。政府必須審慎評估此項政策的利弊，以及對公眾的影響。日後政府如考慮實施車輛配額制度，將會全面諮詢各持份者和社會的意見。政府沒有計劃在2015-16年度就此進行研究或諮詢。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4503)

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：

在財政預算案中，當局表示會豁免的士、小型巴士、專營和非專營巴士、貨車、拖車和特別用途車輛1年內1次因續領車輛牌照所需的車輛檢驗費用，當局可否告知本會涉及上述豁免費用的運作開支、宣傳費用、人手編制及2015-16年度預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員 (議員問題編號：101)

答覆：

為有關車輛進行檢驗的工作由現有人員執行，屬於常規職務，因此推行一次性豁免車輛檢驗費措施不會涉及額外的職員費用。為通知有關車主，預計宣傳費用約為10萬元。

- 完 -

答覆編號

THB(T)384

管制人員的答覆

(問題編號：4504)

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：

政府當局近年多次調高多個牌照收費，以達致用者自付的原則，而運輸署轄下的行政及牌照科負責調整牌照收費，就此政府可否告知本會：

行政及牌照課在2015-16年度的運作開支、人手編制、全年預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員 (議員問題編號：102)

答覆：

運輸署牌照事務組負責簽發車輛牌照和駕駛執照(包括修訂相關的牌照費用)，2015-16年度的預算運作開支為2,200萬元。

2015-16年度，牌照事務組的編制有252名員工，全年預算個人薪酬總開支(按薪級中點估計的年薪值計算)約為7,300萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4506)

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：

在本綱領2015-16年需要特別留意的事項內，當局表示會繼續重整和改善巴士服務，以改善服務質素和提高效率，並協助紓緩擠塞情況及減少路旁的廢氣排放量。當局可否告知本會：

(1) 在過去1年，當局透過重整和改善巴士服務，被裁減的巴士路線數目、巴士班次分別為何？當中涉及元朗、屯門、離島、荃灣及葵青而被裁減的巴士路線數目為何？
(2) 當局有否評估過去1年透過重整及改善巴士服務減少的廢氣排放量數目為何？
(3) 在2015至16年，當局計劃裁減多少巴士路線以達致重整和改善巴士服務的效果？
(4) 在2015至16年，負責上述工作的人手編制及全年預算薪酬開支為何？

提問人：陳偉業議員 (議員問題編號：104)

答覆：

(1) 實施重組巴士路線建議後，2014年全港共取消了7條巴士路線，並落實了99項縮減班次建議。在該7條取消的巴士路線中，服務涉及荃灣和元朗區的各有1條，而屯門、離島和葵青區則沒有取消巴士路線。至於該99項縮減班次建議，其中28項涉及元朗、屯門、離島、荃灣和葵青區的巴士路線。

(2) 環境保護署(環保署)沒有分開評估純因重組巴士路線所減少的車輛廢氣排放量，但一直有留意路邊空氣質素的整體變化，以了解不同的主要污染源和制定相關的車輛廢氣減排措施。有關措施包括使用路邊遙測設備監察汽油和石油氣車的廢氣排放；為歐盟II期和III期專營巴士加裝選擇性催化還原器；以及推行鼓勵與管制並行計劃，以在2019年年底前逐步淘汰約82 000輛歐盟IV期以前的柴油商業車。根據環保署的空氣質素監測數據，與2009年相比，2014年路邊的可吸入懸浮粒子

(PM10)平均濃度下降了18%。路邊的二氧化氮並沒有隨着大氣中的臭氧上升，反而下降了7%，可見車輛廢氣減排措施正發揮效用。

(3) 在2015-16年度的巴士路線計劃中，運輸署和專營巴士公司共提出了110項重組建議，包括取消14條巴士路線，以及78項縮減班次建議。此外，亦計劃推行合共100項改善建議，包括開辦5條巴士路線，以及57項增加班次建議。運輸署現正就有關建議進行諮詢，預期約在2015年年中完成諮詢工作。

(4) 處理重組巴士路線建議的工作主要由運輸署巴士及鐵路科現有人員執行，屬其常規職務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3564)

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：

政府表示會與公共交通營辦商密切合作改善交通設施，以利便殘疾人士使用公共交通服務。請告知：

九龍及港島區的巴士仍未全面更換低地台車輛，請問政府有否與公共交通營辦商設定換車期限，如有，詳情為何，若否，原因為何；

承上題，若巴士設換車期限，如巴士公司未能在限期前達標，有否相應懲罰措施，如有，詳情為何，如否，原因為何？

現有小巴及旅遊巴車輛均沒有可供輪椅人士使用的設施，政府會否預留撥款，資助引入無障礙小巴及無障礙旅遊巴，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：張國柱議員 (議員問題編號：70)

答覆：

運輸署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。目前，全港約有5 810輛持牌專營巴士，其中約4 620輛或80%設有可供輪椅上落的低地台。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])都會更換為可供輪椅上落的低地台巴士。運輸署會密切監察更換巴士的進展，確保符合原定時間表。

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，因此新嶼巴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。

目前，部分非專營巴士和私家小型巴士(例如慈善機構旗下的私家巴士)也設有可供輪椅上落的設施，供輪椅使用者使用。政府一直鼓勵公共運輸業界引進不同的車輛型號，以提升公共運輸服務的質素。法例沒有對業界須採用的巴士和公共小巴車輛型號作出規限。公共巴士和公共小巴營辦商決定使用何種車輛型號，屬他們經考慮不同因素，例如車價、運作開支、乘客需求，以及有關型號是否適合於香港運作之後所作的商業決定。政府現時沒有計劃資助購買可供輪椅上落的低地台公共巴士和公共小型巴士型號。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)387

管制人員的答覆

(問題編號：3383)

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：

請告知本會：

過去3年，有多少輛內地駕照免試換香港駕照？處理內地駕照免試換香港駕照人手分布及有關支出，並按下表回答：

	內地駕照免試換香港駕照簽發數字	拒絕宗數	內地駕照免試換香港駕照累積數字	職級	人數	有關支出
2012-13						
2013-14						
2014-15						

過去3年，有多少輛內地的左軚車在香港出牌？處理有關事宜人手分布及有關支出，並按下表回答：

	左軚車牌在香港出牌數字	拒絕宗數	左軚車牌在香港出牌累積數字	職級	人數	有關支出
2012-13						
2013-14						
2014-15						

過去3年，內地的左軚車在香港駕駛後發生交通意外的數字如何？涉及左軚車的交通意外傷亡數字如何？

	左軚車牌在香港發生交通意外數字	受傷人數	死亡人數
2012-13			
2013-14			
2014-15			

過去3年，涉及內地的左軚車在香港駕駛發生意外後發出的定額罰款數字如何？有多少欠款尚未繳交？

	定額罰款宗數	定額罰款總額	該年度尚未繳交罰款總額	累積未繳交罰款總額
2012-13				
2013-14				
2014-15				

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

署方過去3年度就「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」(試驗計劃)支出多少？共有多少宗申請及成功審批？有關計劃今年預算是多少？

署方會否在本年度啓動試驗計劃第二階段？有關計劃詳情如何？有關計劃今年預算是多少？

提問人：馮檢基議員 (議員問題編號：60)

答覆：

2012-13至2014-15年度(截至2015年2月底)，以持有內地駕駛執照獲免試簽發香港正式駕駛執照的數目表列如下：

年度	以持有內地駕駛執照獲免試簽發香港正式駕駛執照的數目	遭拒絕的申請數目	截至年底以持有內地駕駛執照獲免試簽發香港正式駕駛執照的累積數目[註]
2012-13	22 444	116	103 826
2013-14	25 866	146	129 692
2014-15 (截至2015年2月底)	34 393	119	164 085

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

處理免試簽發香港正式駕駛執照的工作由署內一小組負責，由於該小組同時須處理眾多駕駛執照事務，因此沒有處理內地司機申請免試簽發駕駛執照所涉及的員工數目和開支獨立分項數字。

2012-13至2014-15年度(截至2015年2月底)有關內地左軚車的資料表列如下：

年度	截至年底在香港註冊和領牌的左軚車數目	遭拒絕的申請數目	截至年底在香港註冊和領牌的左軚車累積數目
2012-13	13	0	283
2013-14	11	0	279
2014-15 (截至2015年2月底)	18	0	252

內地左軚車的登記和發牌工作由署內一小組負責，由於該小組同時須處理眾多車輛牌照事務，因此沒有處理內地左軚車申請所涉及的員工數目和開支獨立分項數字。

2012-13至2014-15年度(截至2015年2月底)內地左軚車在香港涉及交通意外的資料表列如下：

年度	在香港涉及交通意外的內地左軚車數目	受傷人數	死亡人數
2012-13	21	43	2
2013-14	6	14	0
2014-15 (截至2015年2月底)	8	14	0

警方調查交通意外時如發現觸犯交通罪行，不論涉事車輛是否內地左軚車，均會以發出傳票而非定額罰款告票作出檢控。

左軚車(包括內地左軚車)申請首次登記和領牌的程序與本港其他車輛相同，包括須取得由環境保護署就符合車輛廢氣及噪音規定發出的批核文件、向香港海關提交進口申報表、取得由香港海關發出的「汽車暫定稅值通知書」、安排車輛在運輸署的車輛檢驗中心進行檢驗、向運輸署牌照事務處申請為車輛登記和領牌，以及簽發左軚車許可證。一如本港其他商用車輛和車齡為6年或以上的私家車，這些左軚車每年申請續牌時均需要進行車輛檢驗。

試驗計劃第一階段在2012年3月30日推出。截至2015年2月28日，運輸署共接獲5 386宗申請，其中4 974宗已獲批准。在2012-13、2013-14及2014-15年度，試驗計劃的開支分別為811萬元、313萬元和313萬元。2015-16年度的預算開支為326萬元，主要包括職員費用和系統保養費用。

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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3581)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

本年度內，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) 優先進行的新界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) 現時港島巴士脫班率嚴重，運輸署對策為何，當中財政承擔為何；

(4) 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 (議員問題編號：44)

答覆：

自2013年起，政府和專營巴士公司除了透過每年恆常的巴士路線計劃外，亦以「區域性模式」更着力推動巴士路線重組。區域性重組在2013年首先在屯門和北區進行。根據取得的經驗，2014年繼續以「區域性模式」在元朗、沙田、青衣和大埔區制定重組建議。為配合區域性重組，運輸署和專營巴士公司已在屯門公路、青沙公路和大欖隧道收費廣場設置新的巴士轉乘站或改善現有的巴士轉乘站。實施重組建議後，屯門和北區的整體巴士乘客量(包括轉乘人次)上升了6%。由於元朗、沙田、青衣和大埔區的重組巴士路線建議由2014年8月起才分階段實施，相信在重組建議全面實施後，這些地區的巴士網絡的運作和效率會得到改善。

運輸署和專營巴士公司會就巴士路線計劃和區域性重組工作的服務重組建議，諮詢相關的區議會，並會評估和考慮諮詢期間接獲的意見，在實施計劃前按適當情況對建議作出修訂。

運輸署一向十分重視專營巴士服務的穩定性，因此一直透過審核專營巴士公司的營運報表、定期進行調查，以及藉乘客的投訴和建議等渠道，密切監察巴士服務的水平。就2010至2012年期間巴士脫班率偏高，運輸署已向專營巴士公司跟進以謀求改善，包括分析脫班的原因。署方已敦促巴士公司針對其所能控制的原因(例如巴士司機不足、車輛故障或車輛不足)，採取適當的預防措施。因應申訴專員公署在2014年調查運輸署對專營巴士行車班次的監察機制後所作出的建議，運輸署亦已實施多項措施以加強監察機制。在共同努力下，整體脫班率已由2012年的4.2%下降至2013年的2.6%，在2014年首三季(即不包括2014年第四季受佔領行動影響的時期)再下降至2.4%。截至2015年1月底，整體脫班率為1.8%。運輸署會繼續密切監察情況，並在有需要時適時採取適當的措施。

涉及的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的開支則由運輸署現有資源處理。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3582)

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：

運輸署負責規管和監察公共運輸服務的營運。鑒於港鐵不斷發生多宗大小事故，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) 運輸署向港鐵提供改善其服務，減少事故發生的意見為何；及

(3) 除港鐵提供的接駁巴士外，運輸署會否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？如會，當局預算有關財政承擔為何？

提問人：葉劉淑儀議員 (議員問題編號：45)

答覆：

(1) 在2012、2013和2014年，鐵路服務延誤達8分鐘或以上的事故分別有254、254和273宗。由於港鐵網絡擴展及乘客量不斷上升，近年來港鐵列車班次已大幅增加，列車所行走的里數亦越來越長。在計及這些因素後，在2012、2013和2014年，每百萬載客車卡行車公里分別有0.86、0.84和0.89宗事故。

(2) 運輸署密切監察香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供的列車服務，並與其跟進鐵路事故。對於重大鐵路事故，運輸署會要求港鐵公司提交事故報告，並安排與港鐵公司及其他相關政府部門舉行檢討會議，以確定事故成因，並從所獲得的實際運作經驗，進一步改善應變安排。運輸署會向港鐵公司跟進已確定的改善措施，例如在事故期間與乘客妥善的溝通，並監察落實有關措施的進度。

(3) 鐵路服務出現延誤時，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，港鐵公司會在適當情況下，按需要安排免費緊急接駁巴士接載受影響乘客到最就近仍維持列車服務的港鐵車站繼續行程，作為輔助措施。

除了安排免費接駁巴士，港鐵公司亦會提供受影響港鐵站附近可供使用的其他公共交通服務資訊，讓受影響乘客可選擇使用該等替代服務。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運輸服務營辦商，按需要加強服務以應付增加的需求，以及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運輸營辦商提供，政府沒有任何財政承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6120)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

當局會否於2015-16年度，計劃在現行及未來的道路規劃中，考慮「單車友善」原則，讓單車使用者共同享用道路設施，如有，詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：220)

答覆：

單車在法律上歸屬車輛類別，並可在大部分行車道上騎踏。然而，基於道路安全考慮，現時本港個別路段被劃為單車限制區。有關限制區在過去不同時期劃設，為了確定有關路段現時的情況，運輸署在一項顧問研究中把檢討多個單車限制區交通情況納入課題，以檢視有關限制是否仍須維持。整項顧問研究涉及的開支為630萬元，由於當中涵蓋多個課題，因此檢討單車限制區交通情況所涉及的開支沒有詳細分列。

香港的道路普遍狹窄擠擁，市區情況更甚。基於道路安全考慮，政府不鼓勵市民在市區以單車作為交通工具。相對於市區，新市鎮和新發展區較適合以單車作短途代步用途，因此政府會繼續在新市鎮和新發展區推廣「單車友善」環境。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6121)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 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：

當局會否於2015-16年度，參照鄰近地區，例如台灣及日本，改善香港道路系統，讓單車使用者可共享道路設施，如有，詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：221)

答覆：

單車在法律上歸屬車輛類別，並可在大部分行車道上騎踏。然而，基於道路安全考慮，現時本港個別路段被劃為單車限制區。有關限制區在過去不同時期劃設，為了確定有關路段現時的情況，運輸署在一項顧問研究中把檢討多個單車限制區交通情況納入課題，以檢視有關限制是否仍須維持。整項顧問研究涉及的開支為630萬元，由於當中涵蓋多個課題，因此檢討單車限制區交通情況所涉及的開支沒有詳細分列。

此外，我們備悉台灣和日本容許在行人路上騎踏單車。然而，本港的行人路普遍狹窄擠擁，准許騎單車人士與行人共同使用行人路，會增加意外風險。《簡易程序治罪條例》(第228章)第4(8)條訂明，任何人如無明顯需要而在行人路上策騎或駕駛，即屬違法。

香港的道路普遍狹窄擠擁，市區情況更甚。基於道路安全考慮，政府不鼓勵市民在市區以單車作為交通工具。相對於市區，新市鎮和新發展區較適合以單車作短途代步用途，因此政府會繼續在新市鎮和新發展區推廣「單車友善」環境。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6123)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 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：

當局會否於2015-16年度，全面改善現有的單車徑，並於市區興建單車設施，如有，詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：223)

答覆：

香港一般路窄人多，市區情況更甚。基於道路安全考慮，政府不鼓勵市民在市區以單車作為交通工具。相對於市區，新市鎮和新發展區較有條件以單車作短途代步用途，因此，政府一直致力在新市鎮和新發展區推廣「單車友善」環境。

運輸署委託了顧問進行研究，當中包括如何改善9個新市鎮的現有單車徑和相關設施。運輸署為9個新市鎮擬定了可予改善或增設單車泊位的地點清單，並在2014年11月進行公眾諮詢。整個顧問研究的費用為630萬元。在2015-16年度，運輸署會跟進該等改善措施的初步建議，待有關建議敲定後，便會估算實施措施所需的開支和人手。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6124)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 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：

當局會否於2015-16年度，全面在規劃中的新發展區，建立單車徑系統，如有，詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：224)

答覆：

政府一直致力在新市鎮和新發展區推廣「單車友善」環境，並會繼續在新市鎮和新發展區的合適地點設置單車徑和相關設施，以及改善現有的單車設施。

在規劃新發展區時，政府會考慮在合適地點設置單車徑。例如，土木工程拓展署正為啓德發展計劃規劃一條長13公里的單車徑網絡，連接主要景點如宋皇臺公園、將來的啓德體育園區、啓德郵輪碼頭、觀塘海濱花園和啓德車站廣場。此外，該署又為古洞北、粉嶺北、洪水橋和元朗南的新發展區規劃單車徑網絡。上述發展計劃全部仍在規劃階段，待有關設計敲定後，便會估算興建有關單車徑所涉及的開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6125)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 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：

當局會否於2015-16年度，參考台灣的做法，全面審視現時的道路系統中，設立單車及電單車專線，讓單車使用者共同享用道路設施，如有，詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：225)

答覆：

電單車和單車在法律上歸屬車輛類別，並可在大部分行車道上騎踏或駕駛。然而，香港的道路普遍狹窄擠擁，市區情況更甚，加上交通繁忙而路旁上落客貨活動頻繁，實在難以在不影響交通和道路安全的情況下覓得合適空間劃設單車及電單車專線。因此，政府沒有計劃在本港的現有道路網絡引入單車及電單車專線。

基於道路安全考慮，現時本港個別路段被劃設為單車限制區。有關限制區在過去不同時期劃設，為了確定有關路段現時的情況，運輸署在一項顧問研究中把檢討多個單車限制區交通情況納入作為其中一個課題，以檢視有關限制是否仍須維持。整項顧問研究涉及的開支為630萬元，由於當中涵蓋多個課題，因此檢討單車限制區交通情況所涉及的開支沒有詳細分列。

相對於市區，新市鎮和新發展區較適合以單車作短途代步用途，因此政府會繼續在新市鎮和新發展區推廣「單車友善」環境。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6126)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 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：

當局會否於2015-16年度，考慮全面重新招標所有巴士路線的專營權，並引入更多經營者，提高公共交通的競爭性，如有，詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：227)

答覆：

現時共有5間巴士公司獲批6個巴士專營權。政府批予巴士專營權的主要考慮因素，是營辦商是否有能力提供適當而有效率的公共巴士服務。按照既定做法，營辦商如有能力提供適當而有效率的服務，同時又願意進一步投資於專營巴士的營運，可獲考慮批予為期10年的新專營權。

城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)、龍運巴士有限公司和新世界第一巴士服務有限公司的專營權在2023年才屆滿。另一方面，城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)(城巴(專營權1))、新大嶼山巴士(1973)有限公司(新嶼巴)和九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)的巴士網絡專營權，則分別將於2016年6月1日、2017年3月1日和2017年7月1日屆滿。2014年6月，政府就計劃與城巴(專營權1)和新嶼巴商議新專營權一事，諮詢立法會交通事務委員會。其後在2014年6月底至2014年9月中展開了公眾諮詢，收集對新專營權條款規定的意見。今年較早時間，政府已就新專營權與兩個營辦商展開商討。政府亦已就九巴專營權屆滿一事展開預備工作，並會在適當時候諮詢立法會交通事務委員會。

運輸署在2013至2017年分階段開設3個有時限職位，以協助處理新專營權的相關工作。按薪級中點估計的年薪值計算，3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)
總運輸主任	1	1,222,560
高級運輸主任	1	896,280
一級運輸主任	1	651,180

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6127)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 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：

當局會否於2015-16年度，全面審視偏遠地區的公共交通服務，包括東涌、馬灣、天水圍及將軍澳等地區，並考慮於上述地區引入更多公共交通服務經營者，如有，詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：228)

答覆：

運輸署一直密切監察全港各區公共交通服務的運作和服務質素，並會因應乘客需求對服務作出調整。當有確實需求開辦新服務或加強服務時，運輸署會與營辦商作出安排以應付所需，期間亦會與區議會保持密切溝通。檢討和監察公共交通服務的工作由運輸署現有的人員執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6131)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

當局會否於2015-16年度，全面審視市區、新界及大嶼山的士的數目是否足夠，並立即增加發牌數目，如有，詳情及預算開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：232)

答覆：

現時，本港共有3類的士，即市區的士、新界的士和大嶼山的士。運輸署每年均會就整體的士服務水平進行調查，務求更清楚了解乘客對的士服務的需求及其運作情況。調查在平日和周末在全港約100個主要的士站和40個路邊觀察點進行。調查渠道包括實地觀察和收集的士業界及乘客的意見。調查涵蓋多項主要參數，例如觀察所得的的士車程數目、乘客候車時間和的士載客率等。在2014-15年度，運輸署委聘顧問公司進行調查的開支為127 萬元。監察和調查的跟進工作由運輸署現有人員執行。

除此之外，運輸署會在有需要時，如接獲投訴和建議後，進行突發調查。

運輸署亦會從市民、立法會議員、區議會議員和交通投訴組熱線電話收集和監察意見。此外，署方與的士業界保持密切溝通，並會定期與各大的士聯會舉行會議，務求更了解業界最新經營環境。

就增發新的士牌照而言，考慮到公共交通系統須有效運作及路面空間的承受能力，政府的既定政策是發出新的士牌照須按需要而定，考慮因素包括市民對的士服務的需求、的士業的經營狀況，以及的士數目增加對交通情況可能造成的影響。我們知悉大嶼山未來的發展(例如港珠澳大橋啓用)，以及大嶼山人口和遊客數目的預計增長，均會帶來額外的運輸需求，因此運輸署會繼續密切監察情況，適時檢討大嶼山的公共交通服務水平，並按需要考慮加強服務。與此同時，署方亦會繼續聽取各方的意見，密

切監察的士業的發展及的士(包括大嶼山的士)的服務水平，並按既定政策考慮是否需要發出新牌照。

此外，的士服務是《公共交通策略研究》下其中一項專題研究課題。我們會因應的士數目增加對其他公共交通服務的影響，以及新鐵路線和各項主要基建落成後新增的需求，檢視目前的士供應是否能滿足需求。的士服務專題研究預期會在2015年年內完成，一俟得出結果，我們會向立法會交通事務委員會作出匯報。

監察的士服務和跟進工作由運輸署現有人員執行。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6134)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 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：

過去5年，當局有否就沙田、大埔、青衣和元朗區以「區域性模式」重組巴士服務，進行公眾諮詢，如有，詳情及具體開支為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：235)

答覆：

重組巴士路線是運輸署恆常的工作。專營巴士公司每年都會就全港18區向運輸署提交巴士路線計劃。除了巴士路線計劃，自2013年開始亦採用「區域性模式」，以整個地區而非個別路線為基礎，宏觀地檢視該區的巴士服務。2014年，我們以「區域性模式」在沙田、大埔、青衣和元朗區制定重組建議，經諮詢相關的區議會後，並由2014年8月起分階段實施。涉及的諮詢工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的開支則由運輸署現有資源處理。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6166)

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：

請提供2014年1月至12月，九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)的平均每日乘客量分別為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：270)

答覆：

2014年1月至12月九巴路線的平均每日乘客人次如下：

月份	平均每日乘客人次 (千次)
1月	2 682
2月	2 576
3月	2 649
4月	2 612
5月	2 619
6月	2 625
7月	2 638
8月	2 648
9月	2 657
10月	2 487
11月	2 602
12月	2 606

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6169)

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：

請提供2014年1月至12月，城巴有限公司(城巴)的平均每日乘客量分別為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：273)

答覆：

2014年1月至12月城巴路線的平均每日乘客人次如下：

月份	平均每日乘客人次 (千次)	
	香港島及過海巴士網絡專營權	機場及北大嶼山巴士網絡專營權
1月	590	73
2月	583	71
3月	592	73
4月	576	76
5月	572	73
6月	582	77
7月	596	78
8月	602	80
9月	583	74
10月	504	68
11月	550	77
12月	552	76

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6173)

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：

請提供2014年1月至12月，新世界第一巴士服務有限公司(新巴)的平均每日乘客量分別為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：277)

答覆：

2014年1月至12月新巴路線的平均每日乘客人次如下：

月份	平均每日乘客人次 (千次)
1月	514
2月	489
3月	501
4月	498
5月	495
6月	500
7月	505
8月	505
9月	499
10月	396
11月	451
12月	465

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6177)

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：

請提供2014年1月至12月，天星小輪的平均每日乘客量分別為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：281)

答覆：

天星小輪有限公司營辦兩條專營渡輪航線，即「尖沙咀 – 中環」及「尖沙咀 – 灣仔」航線。兩條渡輪航線在2014年1月至12月的平均每日總乘客人次表列如下：

月份	平均每日乘客人次
1月	58 800
2月	58 900
3月	55 200
4月	58 800
5月	52 700
6月	54 000
7月	61 800
8月	63 000
9月	50 200
10月	57 400
11月	56 900
12月	64 100

- 完 –

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)403

管制人員的答覆

(問題編號：6180)

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：

請提供2014年1月至12月，港鐵每條路線(包括輕鐵)的平均每日乘客量分別為何。

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：284)

答覆：

2014年1月至12月港鐵各路線的平均每日乘客人次載於附件。

附件

月份	平均每日乘客人次(千人)										
	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
1月	558.2	1 016.0	862.8	301.7	216.6	21.0	37.9	1 026.2	133.9	410.4	476.5
2月	537.3	949.4	821.1	292.7	215.2	20.7	37.3	969.7	129.9	392.6	452.1
3月	545.7	981.4	837.4	301.4	211.6	14.8	41.6	999.7	135.1	402.3	467.7
4月	525.9	942.3	799.4	291.5	208.6	16.5	42.2	987.3	127.5	391.3	457.2
5月	534.6	960.6	819.5	299.0	208.5	14.3	37.0	935.8	131.8	395.6	473.7
6月	536.3	966.5	827.1	300.1	213.4	16.4	40.7	933.3	130.6	395.0	478.8
7月	553.5	1 018.9	885.1	304.2	222.2	23.3	38.0	958.0	130.4	406.2	476.4
8月	558.1	1 039.8	886.4	303.0	227.3	25.1	39.9	990.3	129.5	412.6	472.1
9月	570.8	1 017.0	897.8	318.0	224.9	14.9	43.3	1 008.8	141.3	415.0	500.7
10月	587.7	1 111.0	1 098.4	320.2	237.9	16.4	44.4	1 039.3	145.0	431.8	499.9
11月	586.0	1 094.8	1 020.1	321.2	235.6	16.1	42.3	1 064.9	145.7	437.6	495.2
12月	573.2	1 057.8	976.4	315.3	235.6	17.4	44.6	1 023.4	137.7	435.9	475.0

註:
由於港鐵是一個鐵路網絡，網絡內採用開放式運作，乘客進入網絡後可轉乘不同的鐵路線，因此並沒有個別鐵路線的載客量，上述數字以乘客入閘數字計算。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號
THB(T)404

管制人員的答覆

(問題編號：6183)

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：

請提供2014年1月至12月，市區的士的平均每日乘客量分別為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：287)

答覆：

根據運輸署的調查估計，2014年1月至12月市區的士的平均每日乘客人次如下：

月份	市區的士的 估計平均每日乘客人次
1月	779 000
2月	780 000
3月	795 000
4月	755 000
5月	789 000
6月	810 000
7月	815 000
8月	817 000
9月	793 000
10月[註]	725 000
11月[註]	744 000
12月[註]	700 000

註：臨時數字

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號
THB(T)405

管制人員的答覆

(問題編號：6187)

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：

請提供2014年1月至12月，新界的士的平均每日乘客量分別為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：291)

答覆：

根據運輸署的調查估計，2014年1月至12月新界的士的平均每日乘客人次如下：

月份	新界的士的 估計平均每日乘客人次
1月	185 000
2月	186 000
3月	183 000
4月	181 000
5月	186 000
6月	190 000
7月	195 000
8月	198 000
9月	192 000
10月註	185 000
11月註	181 000
12月註	180 000

註：臨時數字

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號
THB(T)406

管制人員的答覆

(問題編號：6188)

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：

請提供2014年1月至12月，大嶼山的士的平均每日乘客量分別為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：292)

答覆：

根據運輸署的調查估計，2014年1月至12月大嶼山的士的平均每日乘客人次如下：

月份	大嶼山的士的 估計平均每日乘客人次
1月	34 000
2月	37 000
3月	32 000
4月	35 000
5月	36 000
6月	38 000
7月	32 000
8月	33 000
9月	36 000
10月[註]	34 000
11月[註]	37 000
12月[註]	41 000

註：臨時數字

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號
THB(T)407

管制人員的答覆

(問題編號：6190)

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：

請提供2014年1月至12月，全港紅色小巴的平均每日乘客量分別為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：294)

答覆：

根據運輸署在本港進行的調查估計，2014年1月至12月紅色小巴的平均每日乘客人次如下：

月份	平均每日乘客人次
1月	349 000
2月	346 000
3月	353 000
4月	338 000
5月	349 000
6月	348 000
7月	353 000
8月	353 000
9月	352 000
10月	348 000
11月	352 000
12月	347 000

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號
THB(T)408

管制人員的答覆

(問題編號：6192)

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：

請提供2014年1月至12月，全港綠色小巴的平均每日乘客量分別為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：296)

答覆：

2014年1月至12月專線小巴的平均每日乘客人次如下：

月份	平均每日乘客人次[註] (千人)
1月	1 521
2月	1 465
3月	1 502
4月	1 477
5月	1 483
6月	1 504
7月	1 514
8月	1 510
9月	1 531
10月	1 541
11月	1 539
12月	1 504

註：有關數字有待核實專線小巴營辦商在2015年3月底前提交的周年報表後予以修訂。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號
THB(T)409

管制人員的答覆

(問題編號：6194)

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：

請提供2014年1月至12月，電車的平均每日乘客量分別為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：298)

答覆：

2014年1月至12月電車服務的平均每日乘客人次如下：

月份	平均每日乘客人次
1月	203 000
2月	189 000
3月	195 200
4月	195 000
5月	187 500
6月	191 300
7月	184 400
8月	185 100
9月	185 700
10月	134 300
11月	155 200
12月	173 200

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號
THB(T)410

管制人員的答覆

(問題編號：6496)

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：

請提供2014年1月至12月，全港平均每日的交通事故數目為何？

提問人：郭家麒議員 (議員問題編號：305)

答覆：

2014年1月至12月，運輸署緊急事故交通協調中心(協調中心)平均每日處理的交通或運輸事故數目如下：

月份	平均每日處理的交通或運輸事故數目[註]
1月	12.7
2月	10.8
3月	12.4
4月	10.7
5月	14.8
6月	15.0
7月	14.0
8月	17.1
9月	15.8
10月	11.3
11月	16.2
12月	14.8

註：交通或運輸事故是指導致道路容車量下降或公共交通服務受阻的非經常性事件。這些事故按地點或事件計算，例如需要封路數小時的公眾活動會算作一項事故，而導致事發地點和鄰近地區交通擠塞的交通意外，亦同樣算作一項事故。

此外，警方負責在現場處理交通事故或意外。他們會考慮有關事故或意外對交通運輸可能造成的影響，而將某些個案轉介予協調中心監察和採取所需跟進行動。

- 完 -

審核2015-16年度
開支預算

答覆編號

THB(T)411

管制人員的答覆

(問題編號：3443)

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：

請政府告知現時本港車輛資料：

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													
2008													
2009													
2010													

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	
2011													
2012													
2013													
2014													
2015													

提問人：林健鋒議員 (議員問題編號：41)

答覆：

本港已登記車輛資料載於附件。

附件

首次登記年份	截至2015年3月11日已登記車輛的數目												
	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	654	0	149	0	166	0	25	0	1	0	2	0	425
1991	1 012	0	214	0	320	0	30	0	20	0	15	0	593
1992	1 245	0	709	0	587	0	67	0	20	0	26	0	686
1993	1 956	0	934	2	536	0	71	0	28	0	41	0	853
1994	3 229	0	1 011	0	544	0	110	0	33	0	73	0	1 161
1995	3 359	0	1 139	0	512	0	84	0	29	0	110	0	1 284
1996	4 769	1	1 480	0	638	0	128	0	53	0	101	0	1 507
1997	13 958	1	2 296	0	917	0	216	0	621	0	169	0	1 918
1998	14 256	0	1 933	0	612	0	130	0	986	0	186	0	1 757
1999	15 718	25	1 960	0	805	0	82	0	616	0	256	0	2 035
2000	21 506	1 429	2 791	0	1 400	0	127	0	485	0	258	1	2 091
2001	24 951	6 637	2 228	272	790	250	115	20	429	97	261	18	2 710
2002	24 367	2 367	0	2 569	0	1 334	0	159	0	756	60	329	3 112
2003	19 840	1 369	0	2 234	0	1 393	0	92	0	638	30	476	3 462
2004	25 304	556	0	3 102	0	2 137	0	91	0	586	0	903	3 778
2005	25 602	409	0	3 975	0	2 046	0	37	0	524	0	1 215	3 645
2006	26 554	361	0	4 305	0	2 030	0	63	0	584	0	157	3 530
2007	32 077	318	0	4 463	0	2 003	0	79	0	597	0	235	3 722
2008	33 694	541	0	5 122	0	2 423	0	117	0	735	0	454	3 619

首次登記年份	截至2015年3月11日已登記車輛的數目												
	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	27 462	335	0	2 302	0	884	0	134	0	530	0	212	2 558
2010	39 091	390	0	3 689	0	2 406	0	378	0	791	0	304	2 730
2011	41 199	272	0	4 350	0	2 443	0	531	0	867	0	235	3 247
2012	42 832	285	0	4 518	0	2 133	0	704	0	1 006	0	281	3 698
2013	44 132	741	0	5 784	0	2 778	0	678	0	1 011	0	340	4 520
2014	46 253	1 700	0	8 297	0	4 258	0	713	0	1 209	0	523	5 220
2015	9 212	403	0	1 435	0	827	0	138	0	247	0	94	960

*拖車不屬汽車類別，其數目不包括在內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3833)

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：

(1) 過去兩年，每年提供接載學生服務的非專營公共巴士及保姆車的數目分別為何；

(2) 過去兩年，每年同時領有學生服務批註及其他服務批註的非專營公共巴士數目及該等其他服務批註為何，並按其他服務批註的類別列出分項數字；

(3) 過去兩年，每年有多少輛非專營公共巴士提供定期接載學生服務；若未能提供數字，原因為何；

(4) 有否統計現時需要接載服務的學生人數，以評估校巴服務是否供求平衡；如否，原因為何；當局有何其他方法評估校巴服務是否足夠。

提問人：馬逢國議員 (議員問題編號：30)

答覆：

運輸署一直密切監察校巴的供應情況，並按情況作出安排以應付需求。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)由學校或辦學團體營運的學校私家巴士；以及(iii)學校私家小巴(俗稱「保姆車」)。

(1) 過去兩個學年領有學生服務批註的非專營公共巴士和學校私家小巴的數目如下：

財政年度	領有學生服務批註的 非專營公共巴士	學校私家小巴
2014-15 (截至2015年2月)	3 257	1 912
2013-14	3 445	1 775

(2) 在現行規管架構下，非專營公共巴士營辦商須就提供個別交通服務向運輸署申請服務批註。因應服務的需求及經營狀況，營辦商可向運輸署申請多於1種服務批註。這項安排給予非專營公共巴士營辦商更大彈性，得以按市場情況善用旗下巴士提供不同類別的服務。

截至2015年2月底，市場上7 046部非專營公共巴士中，約一半(即3 257部)領有學生服務批註。過去兩個學年領有學生服務批註以及多種服務批註的非專營公共巴士數目如下：

財政年度	只領有學生服務批註	領有學生服務批註及1種或多種其他服務批註[註]	領有學生服務批註的非專營公共巴士總數
2014-15 (截至2月底)	59	3 198	3 257
2013-14	60	3 385	3 445

註： 其他服務批註包括提供遊覽服務、酒店服務、僱員服務、國際乘客服務、居民服務及合約式出租服務。

(3) 根據運輸署在2013和2014年就非專營公共巴士的使用情況進行的周年調查顯示，約有70%(即兩年均約為2 400部)領有學生服務批註的非專營公共巴士提供接載學生服務。

(4) 學生是否需要使用校巴服務，須視乎學生本身的情況和家長的選擇，運輸署沒有需要使用校巴服務的學生人數資料。不過，署方在評估校巴服務是否足夠時，會參考多個因素，包括學生人數、本港出生率，以及學生服務車輛數目。據觀察所得，中三或以下學生所佔比例及學生服務車輛的座位總數在過去數年大致保持平穩。

不過，我們得悉部分學校和家長表示難以覓得足夠的校巴服務或校巴收費過高。為此，政府將會在《公共交通策略研究》的《專題研究》中涵蓋校巴服務的課題。我們會檢討有關領有學生服務批註的非專營公共巴士的現行安排能否應付需求。上述《專題研究》目前已快將完成，我們計劃在2015年4月向立法會運輸事務委員會匯報有關結果。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3704)

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：

運輸署在有蓋公共運輸交匯處提供的單車停泊位，大都設在新界地區，使九龍及香港島的單車使用者不便，被迫將單車停泊在非指定位置，引致被運輸署(以及與相關部門聯合行動)的清理行動沒收或被賊人偷去的問題，妨礙推廣單車作為短途接駁鐵路的低碳交通模式。請運輸提供過去5年在九龍區(包括九龍城區、深水埗區、油尖旺區、黃大仙區及觀塘區)運輸署所管理的有蓋公共運輸交匯處及鐵路站附近設有的單車位泊位的位置及數目，以及在上述位置附近運輸署(以及與相關部門聯合行動)因泊位問題而被沒收單車數量及相關執法行動次數。

提問人：毛孟靜議員 (議員問題編號：54)

答覆：

香港市區的道路既狹窄又繁忙。基於道路安全的考慮，政府不鼓勵在市區以單車代步。相對於市區而言，新市鎮和新發展區較有條件以單車作短途代步用途。因此，政府一直致力在新市鎮和新發展區推廣「單車友善環境」。

現時九龍港鐵南昌站附近設有30個由運輸署管理的單車泊位。這些泊位由深水埗民政事務處撥款興建，在2007年移交予運輸署管理。這個數字並不包括其他並非由運輸署管理的單車泊位。

過去5年，在運輸署管理位於九龍區的有蓋公共運輸交匯處內，共進行了5次跨部門聯合清理非法停泊單車的行動，合共撿走了15部單車。這個數字並不包括其他政府部門在其他並非由運輸署管理的地點撿走的單車。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4141)

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：

2015年預算開辦的新專線小巴路線有8條，預計該8條的新路線會為哪一區服務？請署方提供詳細資料。

提問人：潘兆平議員 (議員問題編號：3112)

答覆：

運輸署計劃在2015年開辦8條專線小巴路線，其中5條路線的營辦商已獲遴選，另外3條則視乎2015年營辦商遴選結果而開辦，有關詳情如下：

(a) 將會在2015年開辦的新專線小巴路線：

路線1：高怡邨(油塘) – 啓仁街(九龍灣)
路線2：啓晴邨(啓德) – 黃大仙港鐵站(黃大仙)
路線3：水泉澳(沙田) － 石門港鐵站(沙田)
路線4：水泉澳(沙田) － 顯徑(車公廟路)(沙田)
路線5：峻瀅(將軍澳) － 坑口(將軍澳)

(b) 視乎營辦商遴選結果計劃在2015年開辦的新專線小巴路線：

路線6：洪水橋(洪元路)(元朗) － 天水圍港鐵站(元朗)
路線7：安達臣道發展區(觀塘) － 佐敦谷北道(牛頭角)
路線8：安達臣道發展區(觀塘) － 常怡道(九龍灣)

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4061)

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：

當局會否於港島南區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)鴨脷洲海旁道及利東邨道；以及(c)漁光道及「香港仔大道16號公廁」附近。

提問人：單仲偕議員 (議員問題編號：37)

答覆：

政府在2009年訂立了一套全面、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，以決定為當時收到的20項建議的工程項目進行初步技術可行性研究的優次。2009年5月，政府就此諮詢立法會交通事務委員會。在有關評審工作完成後，政府於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項建議的推展上了軌道後，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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4174)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

就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的工作，當中就巴士司機的工作時間的指引及休息站，請提供以下資料：

(1) 過去3年，有多少宗因巴士司機突然身體不適而導致的交通意外，涉及的司機的年齡為何、當中是否涉及需要向公司申報《道路交通(駕駛執照)規例》(該規例)附表1所載之疾病或身體傷殘；

(2) 過去3年，執行運輸署就巴士車長工作時間指引的情況為何；有業界投訴巴士公司執行6小時後最少應休息30分鐘的規定，往往該小休被安排在整整6小時的駕駛工作後，情況不合理，署方有否主動就類似不合理的情況作出跟進並計劃檢討；

(3) 過去3年，有否收到有關巴士車長對編更的投訴；署方會否主動就跨區接更等不合理的編更安排作出跟進；

(4) 列出現時各區巴士總站的車長休息室、茶水間及洗手間等配套設施的詳情？

提問人：鄧家彪議員 (議員問題編號：40)

答覆：

(1) 過去3年，因巴士車長突然身體不適而導致的交通意外數目及有關車長所屬年齡組別表列如下：

年份	意外數目	年齡
2012	2	50 - 54：1 55 - 59：1
2013	0	-
2014	0	-

由於涉及私隱，運輸署未獲提供有關確實疾病的資料。

(2) 根據運輸署發出的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(指引)(見附件)，巴士車長在首6小時的更份內應有合共20分鐘的小休，其中不少於12分鐘必需安排在首4小時的工作時間內提供。車長工作6小時後最少應有30分鐘休息時間。此外，車長在總站準備開出下一班巴士和監察乘客上車的時間，不應視為休息時間。

為確保巴士公司遵從指引，專營巴士公司須定期向運輸署提交執行指引的報告。根據記錄，各專營巴士公司在編排旗下車長工作時間上完全符合指引。此外，運輸署每年會就專營巴士車長的工作、休息及用膳時間委聘獨立承辦商進行抽樣調查，以監察專營巴士公司遵從指引的情況。調查結果顯示，各專營巴士公司普遍遵從指引。如發現有不符合指引的情況，專營巴士公司須作出解釋和採取適當跟進行動。

(3) 專營巴士公司須提供安全、妥當而有效率的巴士服務。在提供服務的過程中，專營巴士公司有責任按照指引，適當編定旗下車長的工作、休息和用膳時間。過去3年，運輸署未曾接獲個別車長對工作時間安排作出的投訴。如巴士車長工會向運輸署報告工作時間安排上有任何不妥善之處，運輸署會要求有關專營巴士公司的管理級人員跟進，並作出適當改善。

(4) 運輸署鼓勵專營巴士公司在巴士總站提供更多支援設施，照顧車長的需要。設於巴士總站或其附近的支援設施摘錄如下：

地區	巴士總站數目	設有以下設施的巴士總站數目	
		休息室／休息區[1]	洗手間[2]
港島	64	53	62
九龍	73	65	69
新界東	62	50	61
新界西	82	67	76
總計	**281**	**235**	**268**

一些巴士總站因地理環境所限(如位於狹窄的行人路或沒有電力供應)或地區人士反對而沒有提供洗手間／休息處。專營巴士公司會繼續研究在該等巴士總站提供洗手間／休息處的可行性。

---

1 休息區包括休息站、食堂等。

2 包括離巴士總站不超過3分鐘步行距離的公廁。

附件

運輸署發出的
《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》

指引 A — 車長工作6小時後最少應有30分鐘休息時間[註1]；在6小時的更份內應有合共20分鐘的小休，其中不少於12分鐘必需安排在首4小時的工作時間內提供。車長在總站準備開出下一班巴士和監察乘客上車的時間，不應視為休息時間。

指引 B — 一個工作日內最長的工作時間(包括所有休息時間)不應超逾14小時。

指引 C — 一個工作日內的駕駛時間(即最長的工作時間減去所有最少30分鐘的休息時間)不應超逾11小時。

指引 D — 兩個相連工作日之間的休息時間不應少於10小時。

指引 E — 車長一個工作日內的工作時間不少於8小時便應獲提供用膳時間。巴士公司應在2011年第3季或之前提供不少於45分鐘的用膳時間，然後再在隨後1年進一步改善至不少於1小時。

註1：用膳時間亦視為休息時間。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3732)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

配合觀塘線延線和南港島線(東段)啓用的公共交通服務重組建議進行諮詢，在2011-12年度、2012-13年度和2013-14年度實際預算、2014-15年度修訂預算以及2015-16年度預算下，請分別告知本委員會：

(1) 以上公眾諮詢的時間表、對象、會議、開支等詳細資料；

(2) 公眾諮詢的結果公布日期，收到多少份意見書；及

(3) 港島線延線啓用前，當局在何等程度上聽取公眾、持份者對公共交通服務重組建議？

提問人：田北辰議員 (議員問題編號：66)

答覆：

運輸署在2013年7月開始就配合南港島線(東段)通車的公共交通服務重組計劃(重組計劃)展開公眾諮詢。期間，運輸署就重組計劃諮詢了相關區議會的交通及運輸委員會，並舉辦地區諮詢會收集市民和地區代表對重組計劃的意見。除了交通及運輸委員會委員的意見外，運輸署在與當區居民和有關團體會晤期間亦接獲市民就重組計劃提出的意見，並且收到市民的意見書。經考慮所接獲的意見，運輸署會視乎情況考慮對重組計劃作出修訂。為配合南港島線(東段)啓用，運輸署計劃大約在2016年年中或之前完成諮詢工作和敲定重組計劃，以便預留足夠時間安排宣傳和實施重組計劃的工作。在2016年年初，署方會就配合觀塘線延線通車的重組計劃進行同類的諮詢工作。

在西港島線啓用前，運輸署從2013年7月起開始就重組計劃展開公眾諮詢。運輸署就重組計劃諮詢了相關區議會的交通及運輸委員會，並舉辦地區諮詢會收集市民的意見。

因應所接獲的意見，運輸署與專營巴士公司和專線小巴營辦商研究並適度地修訂了重組計劃，務求更能切合當區居民的出行需求。自堅尼地城站和香港大學站在2014年12月啓用後，運輸署已因應乘客需求的實際改變開始分階段推行重組計劃。其餘的建議會在2015年3月底西港島線全面啓用後分階段實施。運輸署會繼續密切監察乘客需求的改變，並就重組計劃的實施與地區代表和相關各方保持密切溝通。如有需要，會對建議作出調整，確保提供更理想的服務及順利推行建議。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4580)

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：

就「外判員工」的聘用情況，請提供以下資料：

	2014-15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	( )

	2014-15年度(截至最新情況)
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5天的人數 每週工作6天的人數	( ) ( )

( )括號為比較2013-14年度同期的增減幅度的百分比

提問人：王國興議員 (議員問題編號：90)

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2015年3月31日，有關服務合約的資料詳列如下：

	2014-15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)	4.3 *(+2.4%)* (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)	2 369 *(-0.5%)*
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) (註8)

	2014-15年度 (截至最新情況)
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9)
外判員工總數在部門人員總數中所佔百分率(註4)	154% *(-8.3%)* (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)	584% *(-5.7%)* (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9)
發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額	沒有相關資料 (註9)
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9)
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9)
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9)
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9)

(　　)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 2014-15年度錄得按年增幅，主要是由於為停車收費錶系統和香港仔隧道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2015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 2014-15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2014-15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 2014-15年度錄得按年減幅，主要是由於公務員自2014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 有關合約條款訂明承辦商須在合約期內遵守不同規定，包括《最低工資條例》(第608章)。

9 有關合約並無訂明承辦商須提供相關資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4581)

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：

就「中介公司僱員」的聘用情況，請提供以下資料：

	2014-15 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	 ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( )

	2014-15 年度 (截至最新情況)
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 5 天的人數 每週工作 6 天的人數	( ) ( )

( )括號為比較 2013-14 年度同期的增減幅度的百分比

提問人：王國興議員 (議員問題編號：91)

答覆：

有關資料載列如下：

	合約類別	**2014-15 年度** [註1]
與中介公司簽訂的合約數目	其他合約	10 *(-16.7%)*
	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：	4.2 *(-22.2%)*
	金額範圍：	0.07 至 1.2
	T 合約	26.9 *(+1.1%)*
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：	41 *(-28.1%)*
	人數範圍：	1 至 10
	T 合約	71 *(+2.9%)*

	合約類別	**2014-15 年度** *註1*	
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		41 *(-28.1%)*	-
• 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)*	-
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			
中介公司僱員與部門人員總數比較的百分率	其他合約	2.6% *(-31.6%)*	
	T 合約	4.6% *(不變)*	
採購中介公司服務的支出與部門員工總薪金開支比較的百分率	其他合約	0.7% *(-30%)*	
	T合約	4.3% *(-8.5%)*	

	合約類別	**2014-15 年度** *註1*
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	41 *(-28.1%)*
	T 合約	71 *(+2.9%)*
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 2013-14 年度同期比較的增減百分率

註 1：數字為截至 2015 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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4582)

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：

就「非公務員合約僱員」的聘用情況，請提供以下資料：

	2014-15 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 2013-14 年度同期的增減幅度的百分比

提問人：王國興議員 (議員問題編號：92)

答覆：

有關資料如下：

	2014-15 年度 [註]
非公務員合約僱員人數	73 *(-6.4%)*
非公務員合約僱員的職位詳情 • 運輸管理及交通工程	40 *(+29%)*
• 行政支援	12 *(不變)*
• 一般文書支援及其他	21 *(-40%)*
非公務員合約僱員的總薪金開支	1,790 萬元 *(+4.1%)*
非公務員合約僱員的月薪分佈 • 30,001 元或以上	11 *(+10%)*
• 16,001 元至 30,000 元	41 *(+7.9%)*
• 8,001 元至$16,000 元	21 *(-30%)*
• 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)*

	2014-15 年度 [註]
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	7 *(+16.7%)*
• 5 年至 10 年	22 *(+10%)*
• 3 年至 5 年	14 *(不變)*
• 1 年至 3 年	17 *(-43.3%)*
• 少於 1 年	13 *(+62.5%)*
受聘為公務員的非公務員合約僱員人數	8 *(+14.3%)* 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	4.7% *(-9.6%)*
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	3.2% *(-3.0%)*
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	73 *(-3.9%)*
發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額	160 萬元 *(+23.1%)*
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	72 *(-5.3%)*
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	50 萬元 *(-28.6%)*
享有有薪用膳時間的非公務員合約僱員人數	69 *(-6.8%)*
沒有有薪用膳時間的非公務員合約僱員人數	4 *(不變)*
每週工作 5 天的非公務員合約僱員人數	73 *(-6.4%)*
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 2013-14 年度同期比較的增減百分率

註：數字為截至 2014 年 12 月 31 日的情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3792)

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：

於2014年實際開辦的小巴路線詳情為何？計劃於2015年計劃開辦的新專線小巴路線詳情又為何？

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：67)

答覆：

2014年12月開辦了1條專線小巴路線，即往返荃威花園與荃灣眾安街的專線小巴84號線，成人全程車費為3.5元。

運輸署計劃在2015年開辦8條專線小巴路線，其中5條路線的營辦商已獲遴選，另外3條則視乎2015年營辦商遴選結果而開辦，有關詳情如下：

(a) 將會在2015年開辦的新專線小巴路線：

路線1：高怡邨(油塘) － 啓仁街(九龍灣)
路線2：啓晴邨(啓德) － 黃大仙港鐵站(黃大仙)
路線3：水泉澳(沙田) － 石門港鐵站(沙田)
路線4：水泉澳(沙田) － 顯徑(車公廟路)(沙田)
路線5：峻瀅(將軍澳) － 坑口(將軍澳)

(b) 視乎營辦商遴選結果計劃在2015年開辦的新專線小巴路線：

路線6：洪水橋(洪元路)(元朗) － 天水圍港鐵站(元朗)
路線7：安達臣道發展區(觀塘) － 佐敦谷北道(牛頭角)
路線8：安達臣道發展區(觀塘) － 常怡道(九龍灣)

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4521)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 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：

請告知本委員會：

按照排放標準劃分，目前在各專營巴士公司所擁有的專營巴士數目，以及該等車輛的退役年期分別為何。

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：98)

答覆：

專營巴士公司承諾須以車齡低於18年的巴士提供服務及相應更換旗下巴士。截至2014年12月31日，專營巴士公司所擁有的巴士詳情表列如下：

專營巴士公司	歐盟一期		歐盟二期		歐盟三期		歐盟四期		歐盟五期		歐盟六期[註]		總計
	數目	此類別巴士將會全數退役的年份	數目	此類別巴士將會全數退役的年份	數目	此類別巴士將會全數退役的年份	數目	此類別巴士將會全數退役的年份	數目	此類別巴士將會全數退役的年份	數目	此類別巴士將會全數退役的年份	
九巴	161	2015	1546	2019	1097	2026	106	2029	939	2032	3	2032	3852
龍運	0	不適用	46	2018	18	2026	32	2028	83	2032	0	不適用	179
新巴	13	2015	487	2019	75	2020	38	2027	97	2032	1	2032	711
城巴	12	2015	375	2018	9	2020	28	2027	531	2032	2	2032	957
新嶼巴	0	不適用	2	2016	61	2020	17	2022	31	2026	0	不適用	111

註： 6輛混合動力巴士屬歐盟六期巴士，由政府全數資助專營巴士公司購置以在本港試驗行駛。

說明：
九巴：九龍巴士(一九三三)有限公司
龍運：龍運巴士有限公司
新巴：新世界第一巴士服務有限公司
城巴：城巴有限公司
新嶼巴：新大嶼山巴士(1973)有限公司

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4811)

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：

就過去1年全港因單車泊位不足而引致違法泊單車而單車被充公的情況，當局可否告知本委員會單車泊位不足的情況及被充公的單車的詳情，包括地點、數量、及被充公的單車的處理，包括拍賣詳情等；當局預計來年度投放在增加單車泊位所涉及開支和人手為何？

提問人：胡志偉議員 (議員問題編號：117)

答覆：

政府一直透過不同渠道，包括收集各區議會的意見，監察單車泊位的供求情況。現時，全港共有超過5萬個免費公共單車泊位。去年，運輸署和土木工程拓展署共增設了大約1 200個單車泊位供公眾使用。政府會繼續物色合適地點增設公共單車泊位。就運輸署而言，增設單車泊位的工作屬署內人員的常規職務，涉及的開支和人手沒有詳細分列。

為解決違泊單車和非法佔用單車泊位的問題，運輸署、地政總署、食物環境衞生署和警方等有關部門均會按其職權範圍採取執法行動，包括進行由相關民政事務處統籌的聯合清理行動。

2014年，全港共有8 284部違泊單車遭沒收。進行清理行動的地點主要集中在新界區，包括沙田、元朗和北區。遭沒收的單車會由政府物流服務署拍賣，2014年經該署拍賣的沒收單車共有3 840部。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4057)

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：

當局將於何時興建港鐵南港島線（西段），連接黃竹坑站及香港大學站，並分別在香港仔、華富、數碼港及瑪麗醫院設分站？而設計車站時，會否參考貝沙灣居民意見，在地底興建數碼港站？如否，原因為何？當局估計有關開支為何？

提問人：單仲偕議員 (議員問題編號：33)

答覆：

根據財務委員會會議程序第49段，財務委員會召開特別會議，旨在審核撥款條例草案下政府擬備的周年開支預算。

記入基本工程儲備基金的開支**並不屬於**撥款條例草案的一部分。因此，有關該基金下開支的問題，與審核開支預算或撥款條例草案**無關**。

運輸及房屋局在2014年9月17日公布《鐵路發展策略2014》，建議在直至2031年的規劃期內完成七個新鐵路項目。南港島線(西段)是建議的鐵路項目之一。作為規劃參考，《鐵路發展策略2014》初步建議在2021至2026年期間落實南港島線(西段)，但仍須視乎華富區內公共房屋發展及重建的實際計劃，以及運輸需求的增長而定。

一如《鐵路發展策略2014》中建議的其他項目，南港島線(西段)計劃的實施須視乎有關的詳細工程、環境和財務研究結果，以及最新的客運需求評估和可供運用的資源而定。在新鐵路方案定案前，我們會就詳細走線及車站地點等事項徵詢公眾的意見。

正如《鐵路發展策略2014》所載，南港島線(西段)的初步預算開支約為250億元(按照2013年的價格計算)。這個數目只是參考價格，在詳細規劃階段作深入研究時尚須加以覆核。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4058)

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：

當局會否增加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的交通流量，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？如會，詳情為何？如否，原因為何？有關工程預計涉及開支為何？

提問人：單仲偕議員 (議員問題編號：34)

答覆：

根據財務委員會會議程序第49段，財務委員會召開特別會議，旨在審核撥款條例草案下政府擬備的周年開支預算。

記入基本工程儲備基金的開支**並不屬於**撥款條例草案的一部分。因此，有關該基金下開支的問題，與審核開支預算或撥款條例草案**無關**。

政府委託香港鐵路有限公司進行主要基建工程，便利市民往來西港島線及南港島線(東段)各鐵路站。西港島線方面，供乘客轉乘的交通設施位於堅尼地城站。

以下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，已隨2014年12月西港島線啓用時開放供市民使用：

(a) 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) 毗鄰堅尼地城站的專線小巴上落客區；以及

(c) 山市街的有蓋行人連接系統，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，為南港島線(東段)乘客提供轉乘服務；

(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，兩條鐵路啓用後，運輸署會繼續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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4059)

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：

當局會否擴大現有黃竹坑站公共交通交匯處及附近巴士總站？並在車站設置大型顯示器，報告即時班次資訊？如會，詳情為何？如否，原因為何？預計有關開支為何？

提問人：單仲偕議員 (議員問題編號：35)

答覆：

根據財務委員會會議程序第49段，財務委員會召開特別會議，旨在審核撥款條例草案下政府擬備的周年開支預算。

記入基本工程儲備基金的開支**並不屬於**撥款條例草案的一部分。因此，有關該基金下開支的問題，與審核開支預算或撥款條例草案**無關**。

根據港鐵南港島線(東段)鐵路計劃，使用前黃竹坑邨巴士總站作為終點站的巴士路線日後會遷至在南朗山道重置的專營巴士站。此外，位於黃竹坑站下面底層的一段香葉道將會興建新的公共交通設施，方便使用不同路面公共交通服務的乘客轉乘鐵路。有關設施包括兩個可容納8輛雙層巴士的專營巴士停車處、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38米的一般上落客貨處。闢設有關設施屬南港島線(東段)鐵路工程的一部分，所涉約為1,870萬元的開支會由該項目所得撥款支付。

運輸署一直鼓勵相關專營巴士公司在重置的專營巴士站和黃竹坑站的新設施，提供適當設施向乘客提供服務資訊。就乘客需求和成本效益而言，安裝顯示屏提供實時巴士班次資訊是可考慮的選擇之一。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4060)

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：

當局將於何時落實貫通分別由香港仔和石排灣連接黃竹坑站的行人路？有關工程預計涉及開支為何？

提問人：單仲偕議員 (議員問題編號：36)

答覆：

根據財務委員會會議程序第49段，財務委員會召開特別會議，旨在審核撥款條例草案下政府擬備的周年開支預算。

記入基本工程儲備基金的開支**並不屬於**撥款條例草案的一部分。因此，有關該基金下開支的問題，與審核開支預算或撥款條例草案**無關**。

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)的主要基建工程現正建造一條跨越黃竹坑明渠的行人天橋和一條附設園景設施的行人道，供行人使用以前往日後的黃竹坑站。該行人天橋和行人道會由2015年第三季開始分階段開放予公眾使用，而上述主要基建工程的預算費用為6,800萬元。

至於來自石排灣的行人，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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4062)

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：

當局會否於港島南區建設巴士轉車站，配合區內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？如會，詳情為何？如否，原因為何？有關工程預計涉及開支為何？

提問人：單仲偕議員 (議員問題編號：38)

答覆：

根據財務委員會會議程序第49段，財務委員會召開特別會議，旨在審核撥款條例草案下政府擬備的周年開支預算。

記入基本工程儲備基金的開支**並不屬於**撥款條例草案的一部分。因此，有關該基金下開支的問題，與審核開支預算或撥款條例草案**無關**。

運輸署一直與專營巴士公司在適當和可行的地點引入巴士轉乘計劃，讓乘客可享用優惠的轉乘票價前往更多目的地。這些轉乘計劃可減少開設長途巴士服務和直接點到點巴士服務的需要，從而更妥善地使用有限的路面空間和巴士資源、提高整體巴士網絡的效率、紓緩交通擠塞，以及減少路邊廢氣排放。

目前，約有90條巴士路線服務南區，當中約90%提供巴士轉乘計劃。在大多數情況下，乘客在黃竹坑道、香港仔海傍道和薄扶林道不同巴士站轉乘巴士時能享有票價優惠。現行的轉乘計劃及相關票價優惠安排深受乘客歡迎。運輸署會繼續與專營巴士公司研究在合適地點提供新／更完善的轉乘設施。礙於缺乏合適用地，運輸署現時沒有計劃在南區設立大型的巴士轉乘站。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4064)

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：

當局會否以顧問報告方式，進行改善香港仔市中心交通的研究，當中包括：香港仔海傍道增加連接香港仔大道出入口；重組所有巴士站，以減少巴士使用成都道、東勝道及香港仔大道；改善現有巴士站設施，如擴闊排隊空間及增設上蓋；以及加強各行人過路處流量，並提出如何配合人流，改善過路處位置？如會，詳情為何；如否，原因為何？有關工程預計涉及開支為何？

提問人：單仲偕議員 (議員問題編號：40)

答覆：

根據財務委員會會議程序第49段，財務委員會召開特別會議，旨在審核撥款條例草案下政府擬備的周年開支預算。

記入基本工程儲備基金的開支**並不屬於**撥款條例草案的一部分。因此，有關該基金下開支的問題，與審核開支預算或撥款條例草案**無關**。

運輸署一直與南區區議會就香港仔的交通及運輸問題緊密合作。南區區議會轄下的交通及運輸委員會成立了一個由區議員以及南區民政事務處和運輸署代表組成的工作小組，為處理香港仔的交通及運輸事宜，例如區內的車流和人流，巴士服務和巴士站安排等，研究和探求改善措施。

南區區議會曾建議於香港仔大道與香港仔海傍道的西面交界處建造迴旋處，以減少進入香港仔市中心的車流。經研究該處的交通情況和地理限制後，運輸署認為這項建議在技術上並不可行，並已在2014年11月向南區區議會匯報結果。運輸署現正研究擴闊成都道行人路和延長該處巴士站道路標記的可行性，以改善乘客的排隊安排。

自2014年11月起，機場巴士線A10號位於香港仔巴士總站的中途站已遷至香港仔海傍道的巴士站，以減少在該總站的巴士線、巴士站和候車乘客的數目，從而改善附近的人流和路面交通情況。此外，運輸署與專營巴士公司現正考慮重組多條巴士線的行車路線，以減少駛經市中心附近的巴士班次。運輸署將會就此諮詢區議會和當地居民。

運輸署現時沒有計劃進行顧問研究，但會繼續監察該區的交通和運輸安排，並在有需要時實施改善措施。有關工作屬運輸署人員的常規職務，不涉及額外人手和資源。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4447)

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：

當局有否評估西港島線全面通車後對沿途巴士路線(特別是過海巴士路線)的影響？有關詳情為何？涉及開支為何？

提問人：黃碧雲議員 (議員問題編號：87)

答覆：

根據財務委員會會議程序第49段，財務委員會召開特別會議，旨在審核撥款條例草案下政府擬備的周年開支預算。

記入基本工程儲備基金的開支**並不屬於**撥款條例草案的一部分。因此，有關該基金下開支的問題，與審核開支預算或撥款條例草案**無關**。

西港島線啓用前，運輸署委託了顧問進行研究，評估新鐵路啓用後乘客需求和出行模式的改變，以及對其他路面公共交通服務造成的影響。運輸署隨後制訂公共交通服務重組計劃(重組計劃)，加強不同公共交通服務之間的協調。此項涵蓋西港島線和南港島線(東段)的顧問研究在2013年年中完成，開支為427萬元。

運輸署從2013年7月起開始就重組計劃諮詢相關區議會的交通及運輸委員會，並舉辦地區諮詢會收集市民的意見。因應接獲的意見，運輸署已對重組計劃作出改善。現將最新的擬議重組計劃撮錄於下表：

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	1	3
更改路線 (包括合併及／或改道)	28 (包括2條過海路線)	-
調整班次	10 (包括7條過海路線)	18
增設分段收費	-	2
總計	**39**	**23**

自堅尼地城站和香港大學站在2014年12月啓用後，運輸署已開始實施重組計劃，開辦了1條專營巴士和3條專線小巴路線，提供接駁西港島線鐵路站的服務。因應乘客出行模式的轉變，部分專營巴士路線的班次亦作出了調整。重組計劃下的其餘建議，會在2015年3月底西港島線全面啓用後實施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4448)

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：

就於九龍西興建升降機事宜，當局有否於1. 橫跨公主道近衞理道及愛民邨及2. 窩打老道山興建升降機之時間表？如有，詳情為何？所涉及開支為何？如無，原因為何？

提問人：黃碧雲議員 (議員問題編號：88)

答覆：

根據財務委員會會議程序第49段，財務委員會召開特別會議，旨在審核撥款條例草案下政府擬備的周年開支預算。

記入基本工程儲備基金的開支**並不屬於**撥款條例草案的一部分。因此，有關該基金下開支的問題，與審核開支預算或撥款條例草案**無關**。

為橫跨公主道近衞理道及愛民邨的行人天橋(路政署結構編號KF6)設置升降機屬「人人暢道通行」計劃之下的一個工程項目。項目的建造工程已於2014年8月展開，預計於2017年年底或之前完工。建造工程的預算開支為2,800萬元。

至於「窩打老道山升降機及行人通道系統」項目方面，建議的方案已於2014年根據《道路（工程、使用及補償）條例》(第370章)獲授權進行。我們現正就項目進行詳細設計，並會按照工務計劃的既定程序落實項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4556)

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：

西九龍填海發展的道路改善工程(第一期)的詳情為何？工程時間表為何？所涉及的開支為何？

提問人：黃碧雲議員 (議員問題編號：98)

答覆：

根據財務委員會會議程序第49段，財務委員會召開特別會議，旨在審核撥款條例草案下政府擬備的周年開支預算。

記入基本工程儲備基金的開支**並不屬於**撥款條例草案的一部分。因此，有關該基金下開支的問題，與審核開支預算或撥款條例草案**無關**。

「西九龍填海發展的道路改善工程(第一期)」工程計劃的範圍包括(a)興建一條高架單線行車道，連接海寶路至西九龍公路北行方向；(b)興建一條高架單線行車道，連接雅翔道高架路段至西區海底隧道收費廣場；(c)興建一條地面單線行車道，連接西九龍公路南行方向至雅翔道高架路段；(d)擴闊廣東道與柯士甸道及柯士甸道西交界處、廣東道與匯翔道交界處和廣東道與佐敦道及渡船街交界處；以及(e)相關的土木及道路工程、斜坡及土力工程、公共照明設施、渠務及水務工程和環境美化工程。撥款申請已於2015年2月27日獲財務委員會批准，我們計劃在2015年3月展開建造工程，以期於2018年年中完成。按付款當日價格計算，工程計劃的預算開支為8.458億元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3806)

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：　署理土木工程拓展署署長 (陸復民)

局長：　運輸及房屋局局長

問題：

有關分目7842TH「荃灣繞道、擴闊荃青交匯處及葵青交匯處一段荃灣路、以及相關路口改善工程：詳細設計」的進度如何？ 2014-15年度沒有開支的原因為何？2015-16年度開支將用於那些方面？整項工程能否按核准預算時的預計日期完成？

提問人：范國威議員 (議員問題編號： 46)

答覆：

根據財務委員會會議程序第49段，財務委員會召開特別會議，旨在審核撥款條例草案下政府擬備的周年開支預算。

記入基本工程儲備基金的開支**並不屬於**撥款條例草案的一部分。因此，有關該基金下開支的問題，與審核開支預算或撥款條例草案**無關**。

根據2012年的交通調查結果，荃灣路的行車量增長較預期為慢。自此，我們一直密切監察荃灣路的交通情況，以便確立推展這項工程的理據後才開始進行詳細設計。

近期沿荃灣路進行的交通調查仍顯示，長遠而言，該處的行車量不會顯著增長。因此，我們未有動用在2014-15年度為此項目預留的撥款。政府會繼續密切監察有關交通情況，適時檢討推展項目的時間表。2015-16年度為這工程項目預留合共69.6萬元，以便在本財政年度內於需要時用以展開進一步工作(例如交通影響評估)。

- 完 -