

(Revised)

(重訂本)

立法會

Legislative Council

立法會CB(3)317/18-19號文件

2019年1月18日內務委員會會議文件

定於2019年1月30日立法會會議上提出的質詢

(議員可能在正式預告期限前作出修改)

提問者：

- | | | |
|------|---------------------|--------|
| (1) | 葉建源議員 | (口頭答覆) |
| (2) | 陳淑莊議員 | (口頭答覆) |
| (3) | 姚思榮議員 | (口頭答覆) |
| | <i>(取代其原先提出的質詢)</i> | |
| (4) | 張超雄議員 | (口頭答覆) |
| (5) | 陳恒鏞議員 | (口頭答覆) |
| (6) | 朱凱迪議員 | (口頭答覆) |
| (7) | 田北辰議員 | (書面答覆) |
| (8) | 許智峯議員 | (書面答覆) |
| (9) | 郭榮鏗議員 | (書面答覆) |
| (10) | 葉劉淑儀議員 | (書面答覆) |
| (11) | 毛孟靜議員 | (書面答覆) |
| (12) | 陸頌雄議員 | (書面答覆) |
| (13) | 莫乃光議員 | (書面答覆) |
| (14) | 梁耀忠議員 | (書面答覆) |
| (15) | 謝偉俊議員 | (書面答覆) |
| | <i>(取代其原先提出的質詢)</i> | |
| (16) | 尹兆堅議員 | (書面答覆) |
| | <i>(取代其原先提出的質詢)</i> | |
| (17) | 蔣麗芸議員 | (書面答覆) |
| (18) | 葛珮帆議員 | (書面答覆) |
| (19) | 陳克勤議員 | (書面答覆) |
| (20) | 涂謹申議員 | (書面答覆) |
| (21) | 周浩鼎議員 | (書面答覆) |
| (22) | 梁繼昌議員 | (書面答覆) |

註 :

NOTE :

議員將採用這種語言提出質詢

Member will ask the question in this language

初稿

Primary 3 Territory-wide System Assessment

(1) 葉建源議員 (口頭答覆)

教育局由2018年起恢復進行小三全港性系統評估(下稱“系統評估”),該局會每年從每間公營及直資小學抽出百分之十的小三學生,參與由香港考試及評核局(下稱“考評局”)負責的系統評估。與此同時,學校可自行向考評局申請全校小三學生參與系統評估,並在此情況下可向考評局索取其學校的評估報告。考評局曾分別在去年4月13日及5月1日向立法會及傳媒通報上一年度全校小三學生參與系統評估的整體申請數目。據傳媒今年1月7日的報導,傳媒曾向政府當局查詢本年度全校小三學生參與系統評估的整體申請數目,惟當局拒絕公布數字。就此,政府可否告知本會:

- (一) 去年及本年至今,分別有多少間學校申請全校小三學生參與系統評估,及所涉學生總數,並按學校種類(即津貼小學、直資小學、官立小學及私立小學)列出分項數字;
- (二) 特首林鄭月娥曾於本年1月8日公開表示,將會要求各政策局更加主動、積極向傳媒交代重要事項,並表明尊重傳媒為公眾監督政府的功能。雖然教育局聲稱無意了解個別學校有否申請參與全校小三學生參與系統評估的資料,但申請全校小三學生參與系統評估的整體學校數目並不涉及個別學校申請資料,而且屬小學教育及評估制度的重要資料,。然而考評局今年不公布申請學校數目,亦拒絕回覆傳媒。就此,政府可否告知本會,當局拒絕公開資料的做法是否有違上述向傳媒交代重要事項的原則,及解釋不公開資料的原因為何及為何有此改變;及
- (三) 鑒於小三全港性系統評估牽涉小學課程、教學及評估制度,完全屬於教育專業範疇,影響全體學生的學習生活。當局今後會否要求學校校方在向決定考評局申請全校小三學生參與系統評估之前,須全面諮詢全體教師及全體家長的意願,並重視這些主要持分者的意見,以體現「專業領航,直接聆聽」的原則和精神?

初稿

Test results of opening-up investigation on Hung Hom Station Extension under Shatin to Central Link Project

(2) 陳淑莊議員 (口頭答覆)

香港鐵路有限公司(“港鐵”)於2018年12月10日展開沙中線紅磡站擴建工程的「全面評估策略」(“評估”)，現正進行第二階段工作；路政署引述螺絲帽生產商的正確安裝螺絲頭的準則(“準則”)；評估以「陣列式超音波檢測方法」作測試，其容許的量度差距為3毫米，故若陣列式超音波檢測儀器量度的讀數少於37毫米，會被視作不達標；路政署持續公布最新檢測結果，惟該網頁會直接蓋上日期較遠的檢測結果；港鐵於12月4日發表的《全面評估策略建議》，當中表6.3顯示不合格樣本的數目與相應的整體最高不合格比率(maximum failure rate in the population)，但表中只顯示最多5個不合格樣本；就此，政府可否告知本會：

- (一) 請詳述準則(即(1)螺絲頭最多外露兩個扭紋；及(2)螺絲頭扭入螺絲帽的長度至少需要有40毫米)是否根據相關國際標準及螺絲帽生產商的指引，以確保相關結構的承載力及安全；上述準則是否經政府當局批核，及請解釋準則能否放寬，放寬的程序詳情為何，以及是否需要由政府當局重新批核；過去十年，政府當局有否曾經就個別工程放寬上述準則，如有，請列出所有有關工程項目(不論政府工程或私人工程)及其詳情；政府當局至今有否收到有關沙中線紅磡站擴建工程的任何放寬準則申請；如準則未經政府當局批准而被擅自放寬，政府當局會如何跟進，包括介入評估工作；
- (二) 請依據《全面評估策略建議》的表6.3提供相關延伸資料，包括詳細列出由1至84個不合格樣本數目的所相應的整體最高不合格比率，及政府因應該比率而將採取的措施，即若整體最高不合格比率達到某個水平，政府將要求港鐵公司進行一系列補救措施(包括要求港鐵拆卸重建紅磡站擴建工程)，政府亦會作出一系列措施追究港鐵公司及其他涉事人士的法律責任及提出索償；政府當局在甚麼情況及基於甚麼原則，考慮要求港鐵公司拆卸重建紅磡站擴建工程，以及考慮暫停支付或扣減港鐵沙中線工程項目管理費金額；及

初稿

- (三) 請解釋政府當局公布1月9日的檢測結果時，將1月7日的檢測結果的備註2「於2019年1月4日在東西走廊C3區月台層板近西面連續牆底部的測試位置發現一個未經連接而未能進行測試的螺絲帽和鋼筋，詳情有待進一步查證」，刪除了「詳情有待進一步查證」，由1月4日至今，有關查證工作是否已經完成，如是，詳情為何，如仍未完成查證，刪除上述字句的理據為何？

初稿

The Liantang/Heung Yuen Wai Boundary Control Point

(3) 姚思榮議員 (口頭答覆)

廣深港高鐵香港段、港珠澳大橋兩項大型基建開通後，有助本港與內地的交通接駁，據悉蓮塘/香園圍口岸即將啟用，會進一步方便粵港兩地居民日常往來，完善陸路口岸佈局，為此，政府可否告知本會：

- (一) 蓮塘/香園圍口岸建造工程進度為何，預計開通時間為何？開通後平均每日可處理的入出境車次、人次為何？是否有評估開通後對各陸路口岸的人流帶來的影響，若有，詳情為何？若否原因為何；
- (二) 對前往該口岸的各類車輛是否有限制，若有，詳情為何？若否原因為何；及
- (三) 當局有否評估口岸開通後對附近地區交通流量、公共交通(包括接駁口岸的交通)，以及人流帶來的影響，如有，詳情為何？若否原因為何？

初稿

Raising the eligible age for elderly Comprehensive Social Security Assistance

(4) 張超雄議員 (口頭答覆)

今年一月七日，政府公布由今年二月一日起，把領取長者綜援的合資格年齡由60歲改為65歲，引起社會極大的關注。一月十日，行政長官林鄭月娥表示有關措施在審議財政預算案時已獲批，沒法叫停。行政長官林鄭月娥的言論即時引起立法會不少議員的不滿，認為其言論並不恰當。就此，政府可否告知本會：

- (一) 政府預計上述措施受影響的人數、未來五年能夠節省的公帑為何；
- (二) 過去五年，60至64歲長者綜援的受助人數每年下降，政府可否告知人數下跌的原因、他們的教育程度、領取綜援年期、過往的就業紀錄，包括行業、工作職位、工傷紀錄、現時的就業能力，包括身體勞損的狀況、就業市場適合的工種；及
- (三) 立法會福利事務委員會在2017年11月13日及2018年2月12日兩度通過動議擱置上述措施，但社會福利署漠視立法會的反對，在不足一個月預告的情況下，宣佈推出上述措施，原因為何；政府會否擱置上述措施；如會，詳情如何；如否，原因為何？

初稿

Provision of park-and-ride facilities

(5) 陳恒鑾議員 (口頭答覆)

香港有超過九成市民出行會選擇乘搭公共交通工具，使用率是全球之冠。唯過去一段時間，政府採取減少車位供應數量以壓抑車輛增長的運輸策略，導致車位與車輛比例進一步失衡。近年不少市民遷往新界鄉郊村屋居住，由於出行的需要而購置了汽車代步，為此，政府可否告知本會：

- (一) 目前有那些港鐵站和交通交匯處設有泊車轉乘車場？過去3年，該類車場的車位數字、使用率(繁忙和非繁忙時間)、爆滿率、收費和優惠細則分別為何；
- (二) 針對隧道和市區道路擠塞問題嚴重，政府會否推出政策，大幅增加和開闢泊車轉乘車位及車場，或提高泊車轉乘公共交通工具的優惠，若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 過去一直有市民建議在屯門轉車站和大欖隧道轉車站等地設立提供泊車轉乘的大型車場，以及增加錦田西鐵站和上水東鐵站旁泊車轉乘車場的車位，政府對於有關建議有否展開跟進工作，如有，詳情為何；如否，原因為何？

初稿

Exceedance of concentrations of various pollutants over the Air Quality Objectives

(6) 朱凱迪議員 (口頭答覆)

根據政府最新有關空氣質素指標的建議文件，環保署建議放寬微細懸浮粒子(PM2.5)的可容許超標次數，由現時的9次放寬至35次；而面對臭氧污染創20年新高的情況，則完全不作空氣質素指標的修改，令人質疑空氣質素指標檢討是否以保障市民健康為本。就此，政府可否告知本會：

- (一) 根據世衛標準，微細懸浮粒子(PM2.5)的可容許超標次數是每年3次，政府放寬可容許超標次數至35次，相關理據何在；
- (二) 根據香港空氣污染管制條例7A空氣質素指標的部分，環境局局長「可不時檢討空氣質素管制區的空氣質素指標」，「為公眾利益而促進對該管制區內的空氣的保護」及「空氣的最佳運用」，放寬微細懸浮粒子可容許超標次數的做法，是否會導致更嚴重的空氣污染，違反條例；及
- (三) 根據文件估計，2025年的空氣污染將會高度集中在大嶼山以東、青衣以南、香港島以西的交椅洲海域，整個海域都會超出現時的香港空氣質素指標，面積之大完全覆蓋「明日大嶼」提出的填海範圍，請問有關放寬可容許超標次數的做法，是否為「明日大嶼」填海及相關基建工程度身訂造？

初稿

Combating speeding and illegal modification of vehicles

(7) 田北辰議員 (書面答覆)

經常有居住於公路沿線的市民反映，汽車高速行駛所發出的噪音極為擾民，亦難以追究，所以要求加強預防。經研究後，噪音因兩個原因所致，一是車輛超速行駛，二是車輛經過改裝，即使沒有超速也產生極大聲浪。就此，政府可否告知本會：

- (一) 現時用以打擊超速的偵速攝影機在部份路段並不適合安裝，而政府亦曾指出部分駕駛者在駛過攝影機系統後便可能加速，引致噪音更大。政府會否研究採取偵察平均車速的方式執法，計算車輛通過某一路段的平均時間，令安裝硬件的位置更具彈性，也可應對駕駛者在某一點減速後加速；如會，時間表為何；如否，原因為何；及
- (二) 現時警方對未有對路面構成即時危險的改裝車輛，會發出欠妥車輛報告，要求車主到運輸署進行驗車。而很多車主會在驗車前還原車輛，驗車後再次改裝，措施完全沒有阻嚇力。政府會否研究改變做法，培訓並授權前線警員，即場檢控非法改裝車輛；如會，時間表為何；如否，原因為何？

初稿

Establishment of and manpower deployment for Traffic Wardens

(8) 許智峯議員 (書面答覆)

據悉香港警務處決定為全港交通督導員編制及人手安排，於來年增聘49人，目標於2019年3月底前，完成訓練正式上任。政府可否告知本會：

- (一) 根據警方提供數字，中西區13名交通督導員，將增加一位，比較之下，仍然未達灣仔區交通督導員編制一半，就此，政府可否告知本會，各警區配置人手機制及準則；
- (二) 近三年，各區需要由交通督導員出勤輔助的大型活動統計數字；
- (三) 運輸及房屋局及香港警務處代表皆曾表示，未有就交通督導員人員編制及人手安排設立恆常檢討機制，在目前文件紀錄顯示運輸及房屋局及香港警務處只曾在2011年因應停車熄匙立法後工作量增加，而就督導員編制及人手安排作出檢討並增加人手，政府可否告知本會，設立恆常檢討機制的條件；及
- (四) 全港交通督導員的年齡統計？

初稿

Appointment of Director of Public Prosecutions

(9) 郭榮鏗議員 (書面答覆)

有關刑事檢控專員的遴選、委任與確定程序，政府可否告知本會：

- (一) 遴選刑事檢控專員人選的準則為何；
- (二) 遴選刑事檢控專員的程序為何；
- (三) 刑事檢控專員被委任後，需要經過多少時間才會獲得正式確認？回歸之後，歷任刑事檢控專員的確認時間為何；及
- (四) 現任刑事檢控專員梁卓然資深大律師在2017年12月29日被委任後，經過多少時間才獲得正式確認？

初稿

Comprehensive Social Security Assistance applications from persons with less than seven years' residence in Hong Kong

(10) 葉劉淑儀議員 (書面答覆)

在2013年12月17日，終審法院在孔允明的司法覆核案件中，裁定政府就綜合社會保障援助(下稱綜援)計劃所定的七年居港年期規定(下稱居港規定)違憲，綜援計劃的居港規定回復至2004年1月1日以前的居港一年的規定。就此，政府可否告知本會：

- (一) 自上述判決至今，政府每年分別接獲及批准了多少宗居港未滿七年人士提出的綜援申請？上述的申請佔每年總接獲及批准的綜援申請個案的百份比為何；及
- (二) 自上述判決至今，當局每年向居港未滿七年的人士發放的綜援金開支總額為何？上述的申請佔每年總綜援金開支的百份比為何？

初稿

Government's public relations work and release of news and media information

(11) 毛孟靜議員 (書面答覆)

近年，政府的新聞資訊發布、安排傳媒採訪的手法、以至官員回應公眾的表現屢受傳媒及市民批評，例如高鐵西九龍站內地口岸區啟用儀式沒有邀請傳媒採訪、沙中線紅磡站擴建工程開鑿混凝土檢測結果的發布被指不及時、律政司司長就第四任行政長官涉嫌貪污及/或涉嫌觸犯公職人員行為失當罪的案件的回應手法不理想等。鑒於政府處理資訊及採訪的態度，對新聞自由作為「第四權」有重要影響，政府可否告知本會：

- (一) 現行新聞資訊發布、傳媒聯絡和處理社情脈博的政策及策略為何；
- (二) 有何實質措施分別改善資訊發布的及時程度、傳媒採訪政府事務的安排及官員的答問態度；及
- (三) 會否考慮每年就公共關係及新聞資訊發布情況進行檢討及提出改善建議，以報告形式向本會及公眾匯報並接受監督，以顯示政府的開放透明的態度；如會，詳情為何；如否，原因為何？

初稿

Safety of maintenance works on the external walls of buildings

(12) 陸頌雄議員 (書面答覆)

有工會人士向本人反映，在2003年至2016年期間落成的新樓宇中，有超過150個屋苑式或單棟式大廈，外牆設計不能讓搭棚工人搭建一個安全而穩固的工作平台，亦窒礙維修工人進出樓宇外牆，以從事維修及更換設備等工作。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局會否重新檢討《竹棚架工作安全守則》內有關「如何搭建安全而穩固的工作平台」的內容，包括在沒有足夠空間的情況下，工人如何在外牆上打上「三粒爆炸螺絲」，以承托工作平台等；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (二) 當局會否因時制宜，全面更新《安全使用和操作吊船工作守則》，並清楚訂明吊船的用途；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (三) 在外牆設計不利於維修工作的情況下，當局及屋宇署有何補救措施保障有關從業員的職業安全健康；及
- (四) 當局會否參考英國在1994年實施的《建築物(設計與管理)條例》(Construction (Design and Management) Regulation)，並在條例中列明要求發展商/承建商/其他專業團隊在設計樓宇時，必須考慮日後外牆維修的重要性，以確保外牆維修工人的工作安全；若會，詳情為何；若否，原因為何？

初稿

Regulation of newly-emerged electric mobility devices

(13) 莫乃光議員 (書面答覆)

近年出現新興和較環保的電動移動工具(例如小型電單車、電動輔助單車、電動滑板及電動單輪車)並越來越普及，有不少地區制訂相關規例，容許該等工具合法地在道路上行駛。運輸署於2017年年底展開「提升香港易行度顧問研究」，當中包括研究可移動工具是否適合在本港安全地使用，包括應否及如何與其他使用者共用路面，以及應注意的安全及規管事項。新加坡亦為可移動工具進行發牌制度，包括電動代步工具的大小規格、安全、速度限制及防火標準、用戶須登記及只能在制訂路面使用等，以確保道路安全和交通暢達。就此，政府可否告知本會：

- (一) 「提升香港易行度顧問研究」就可移動工具的研究，有否評估市民對使用新興代步工具的需求為何，以及新興代步工具在本港交通運輸中可擔任的角色和定位，特別是用作協助於交通配套不足的地區市民短途接駁的作用；如有進度為何，提出初步建議的時間表為何；如否，原因為何；
- (二) 會否參考其他城市做法，制訂將電動代步工具納入規管並可在登記及領牌後合法地在指定道路行駛；如否，原因為何；及
- (三) 會否研究推行試驗計劃，准許電動代步工具在指定道路(包括禁止車輛行駛的道路和行人路)上行駛，從而評估正式容許該等代步工具在道路上行駛，並引入相關監管制度的可行性；如否，原因為何？

初稿

Treatment and rehabilitation services for employees injured at work

(14) 梁耀忠議員 (書面答覆)

現時《僱員保償條例》中，因工受傷的僱員可獲有關工傷保險醫療費用的報銷上限介乎每日港幣三百元至三百七十元正，雖然條例無規定須於公營醫院接受治療，但補償金額並不足以支付私營醫療機構的診治及復康費用。然而，由於公營醫療服務的資源非常緊絀，工傷僱員往往需要輪候多時才能接受專科診治及康復治療，不但令他們錯失最好的治療時間，亦延誤了重返工作崗位的機會。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在過去五年，每年涉及僱員因工傷引致不能工作超過三個月的個案數目為何；當中不須長期住院的個案數目為何；
- (二) 當局現時有何政策促進有關僱員的康復成效，詳情為何；雖然勞工處轄下設有職業健康診所，但因資源所限而未能為工傷僱員提供全面的醫療支援，就此當局會否考慮增撥資源以加強職業健康診所的職能及服務，如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (三) 當局會否考慮 (i)支持由民間團體及/或人士成立康復中心、(ii)設立由勞工處統籌的職業病及復康基金，以協助因工傷而不能工作及患有職業病的的僱員提供醫療支援服務，讓他們早日接受治療及加速康復；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (四) 《行政長官2018年施政報告》中提到，考慮透過私營醫療服務為工傷僱員提供治療及復康服務，該計劃的研究進度、具體方向及時間表分別為何？

初稿

Major infrastructure projects

(15) 謝偉俊議員 (書面答覆)

近年多項重大基建超支、失誤及失算；郵輪碼頭長期「水靜鵝飛」，嚴重削弱市民對政府投資基建信心。估計耗資巨大的「明日大嶼」填海計劃勢必阻礙重重。就此，政府可否告知本會：

- (一) 何時公布九龍東「單軌列車」計劃去留；
- (二) 有否研究填平郵輪碼頭與觀塘之間觀塘避風塘，藉以增加九龍東土地供應，連帶解決郵輪碼頭交通配套困局；及
- (三) 有研究指明日大嶼最快要2032才有單位供應；另方面，填平觀塘避風塘即可新增超過85公頃土地，興建7萬個資助房屋單位。當局會否考慮捨遠圖近，在研究及落實「明日大嶼」近萬億元造價填海計劃前，先進行較細規模，需時較短的觀塘避風塘填海工程，向市民展示政府能推行高效率及合符成本效益基建？

初稿

Implementation of the Property Management Services Ordinance

(16) 尹兆堅議員 (書面答覆)

《物業管理服務條例》(香港法例第626章)的附屬法例及與物業管理發牌制度等相關工作守則的公眾諮詢已於1月18日結束。有市民向本人反映，由於主體條文並未清楚訂明發牌制度詳情，易令業主立案法團、業主委員會、互委會組織及物業管理相關從業人士誤會條例的規管範圍，就此，政府可否告知本會：

- (一) 該條例第7(6)條訂明，「凡某物業由1 500個或多於1 500個《建築物管理條例》(第344章)第2條所界定的單位組成」，即使該物業是由業主自行管理亦需申請牌照，是否知悉現時納入這個範圍的物業數目有多少；
- (二) 該條例第3條訂明，如屬於附表1的服務，物業服務監管局可藉規例訂明為物業管理服務；若現時有為物業提供外判清潔及園藝相關服務的人士，日後會否成為被規管行業，需要持牌才能繼續提供服務；及
- (三) 鑒於規例及工作守則可能引起不少爭議，政府會否在該附例及工作守則提供立法會審議前，先在相關的事務委員會討論及向物業管業界、業主立案法團解釋？

初稿

Financial assistance provided under various medical assistance programmes

(17) 蔣麗芸議員 (書面答覆)

醫管局委託兩所大學檢討撒瑪利亞基金等醫療援助項目的經濟審查機制，報告建議修訂病人「可動用資產」的計算方法，將整體可用資產總數除半，以及收窄家庭定義，非受供養病人即使與父母同住，父母資產會被剔除，未婚的申請人則會視為一人家庭。有團體指出，新家庭定義不計及申請人供養其他家庭成員的豁免額，變相增加其負擔，以及病人每年分擔藥費上限維持二成或一百萬元，負擔仍然偏高。就撒瑪利亞基金等醫療援助項目，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，申請人從遞交撒瑪利亞基金或關愛基金醫療援助項目申請書起至完成審批所需平均、最長及最短時間為何；
- (二) 按藥物的類別列出過去3年，每年獲全數資助、部分資助及所有獲資助的病人人數、每名病人的平均資助金額、每名病人平均需分擔的款額，以及每種藥物的資助總額；
- (三) 過去3年，每年不獲批准的申請的藥物及非藥物資助數目分別為何；
- (四) 會否考慮在申請人能證明其家庭成員受其供養的情況下，可在計算全年總入息時，按申請人供養的家庭成員人數計算豁免額；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (五) 會否考慮進一步下調撒瑪利亞基金和關愛基金醫療援助項目的病人分擔藥費上限，下調至病人家庭每年可動用財務資源的一成或五十萬元，以有效紓緩病人及其家庭的經濟負擔；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (六) 會否設立上訴機制，處理對於審批決定及分擔費的覆核；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (七) 鑒於瑪利亞基金和關愛基金醫療援助項目批核日期不可追溯，病人須在申請獲批後，才能進行有關醫療程序或購買相關醫療用品/儀器或開始療程，此舉或延誤有經濟需要的病人

初稿

的治療；政府會否設立追溯期，資助申請人獲批前所支付的醫療程序或相關用品/儀器的費用或所支付的藥物；若會，詳情為何；若否，原因為何；及

- (八) 會否定期檢討撒瑪利亞基金等醫療援助項目，讓有關資助更切合病人需要；若會，時間表為何；若否，原因為何？

初稿

Support for children with special educational needs

(18) 葛珮帆議員 (書面答覆)

現時特殊學習需要(SEN)兒童如學前出現健康、發展、行為、學習問題，會轉介到母嬰健康院接受評估及根據需要轉介到醫院管理局接受專科診療服務，並由社會福利署統籌支援政策。但當到達六歲，有關支援就轉移到教育局，出現斷層問題。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，每年經(i)衛生署及醫院管理局、(ii)社會福利署及(iii)教育局分別識別為SEN兒童的數目為何；
- (二) 是否知悉，過去5年，每年輪候特殊教育需要評估的(i)人數及(ii)輪候時間為何；
- (三) 現時學前懷疑有SEN的兒童會轉介至所屬地區的母嬰健康院，按需要轉介至衛生署轄下的兒童體能智力測驗中心進行評估，再根據需要轉介到醫院管理局接受專科診療服務及接受有關訓練。鑒於整個程序非常繁複，政府會否考慮簡化程序，加快SEN兒童的評估及跟進；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (四) 二零一八年起，接受社會福利署資助的學前康復服務單位在家長同意下，會把即將升讀小一的學前兒童的進展報告通過社署送交教育局，教育局會在新學年開始前把這些兒童的評估資料和進展報告轉交他們入讀的官立/資助小學。資料轉移的成效為何，及有否收到投訴；如有，詳情為何；
- (五) 會否成立SEN兒童資料庫，以方便不同持分者掌握SEN兒童的發展趨勢；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (六) 現時社會福利署提供「資助學前康復服務」、「為輪候資助學前康復服務的兒童提供學習訓練津貼」及「到校學前康復服務試驗計劃」等支援給予六歲以下SEN兒童，但當到適學年齡，有關支援將會失去，令SEN兒童的康復服務受影響。政府會否考慮將有關支援延長；如會，詳情為何；如否，原因為何；及

初稿

- (七) 融合教育下，SEN學童可入讀主流學校，教育局會按照三層支援模式照顧SEN學童，但有意見指出，以校為本的支援忽視SEN學童的個體差異性，令支援不到位。政府有否措施確保SEN學童得到適合的照顧；如有，詳情為何；如否，原因為何？

初稿

Extension of fibre-based networks to villages in remote locations

(19) 陳克勤議員 (書面答覆)

施政報告提出以資助方式，以擴展光纖網絡至偏遠地區鄉村。就其計劃進展，政府可否告知本會：

- (一) 工程現時進展為何，請以計劃涵蓋的九個新界及離島分區，分列出各鄉村的名稱、估計受惠人數、工程招標進展、預計工程日期及完工日期；
- (二) 根據北區及大埔區議會討論文件，有區議員反映部分鄉村並未涵蓋於計劃之中，例如大埔山頂花園、沙埔仔及松仔園公園，當局是否已完成相關諮詢程序，會否考慮因應區議會及鄉事委員會的意見，修改資助的鄉村名單，如有詳情為何，如否原因為何；
- (三) 當局列出的資助鄉村名單，乃根據《鄉郊代表選舉條例》內訂明的鄉村及地政總署公佈的《在新界小型屋宇政策下之認可鄉村名冊》的官方認可文件，可是保守估計全港已登記的寮屋數目達20萬戶，政府將會如何照顧寮屋居民對寬頻服務的需求，如有詳情為何，如否原因為何；
- (四) 現時若鄉村已有25Mbps光纖網絡寬頻服務速度，則不在本計劃涵蓋範圍之中，當局根據那些原則訂定有關資助標準，因應當局推動智慧城市計劃及成本效益考慮，當局會否考慮提升寬頻速度至50Mbps或更高，以免數年後又不敷應用，如有詳情為何，如否原因為何；
- (五) 當局會否就計劃設立成效指標，例如預算有多少百分比的受惠居民，在計劃完成後可獲提升寬頻速度及穩定計、計劃完成後提供服務的承辦商數目，如有詳情為何，如否原因為何；
- (六) 有居民反映不清楚工程進展，當局現時透過那些方式發放相關資訊，當局會否考慮加強與村民的聯繫，以解答他們對工程的疑問，如有詳情為何，如否原因為何；及

初稿

- (七) 據報，過去當局曾於《電話條例》中，規定電話公司需向所有住戶提供電話服務，所以偏遠地區也必須接駁電話線，因應科技進步寬頻上網已是市民的必需品，當局會否考慮修改發牌條件，要求網絡承辦商必須提供不少於50Mbps的寬頻連接服務，如有詳情為何，如否原因為何？

初稿

Problems of illegal parking and shortage of parking spaces

(20) 涂謹申議員 (書面答覆)

近月，有不少報導指出，本港各區的違例泊車情況越趨嚴重。雖然本會於2018年初通過提高5項有關交通擠塞罪行的定額罰款，但有報導指，沙田石門違泊嚴重，警方於2018年10及11月兩個月內在該區兩條街，合共發出接近3400張告票，被質疑加罰款政策成效不彰。與此同時，社會上有聲音指出，本港車輛泊位供不應求亦為導致市民違泊的原因之一；同時政府又未有就汽車(特別為私家車)進口設限。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去十年車輛入口及註銷數目，請按年度及車輛種類以表列方式列出；
- (二) 過去五年，全港十八區公共及私人汽車泊位數量，請按行政區、年度及車輛種類以表列方式列出；未來五年，全港新增的泊位數量及地區分佈為何，請按行政區、年度及車輛種類以表列方式列出；
- (三) 目前，據《香港規劃標準與準則》(“準則”)，本地車位與車的比例及應有的數目為何；按現時的車輛增長情況，當局有否考慮修改準則，以提升本地車輛泊位數目及承載力；如有，詳情為何；如否，當局會否考慮採取措施，減低車輛增幅或整體數目；
- (四) 有市民反映，在啟德發展區一帶車位不敷當區居民使用，市民被逼要在街頭違例停泊，請問當局在規劃該區時有否就該區的人口特徵(如收入)來設定人口與車位的比例，如有，比例為何；如否，原因為何；當局會否考慮將來在其他新的發展區或市區重建區域因應區的人口特徵來設定人口與車位的比例，如有，比例為何；如否，原因為何；
- (五) 過去十二個月，政府就交通擠塞罪行發出多少張定額罰款告票；請按月份及行政區以表列方式列出；
- (六) 承上，請就罪行種類表列發出上述交通擠塞罪行告票的數目；

初稿

- (七) 當局能否闡釋不同地區就違例停泊發出告票的數目出現巨大落差的原因為何；
- (八) 據報導指出，本港有不少地區違例泊車情況嚴重，如深水埗興華街，四小龍一帶，有時甚至會霸佔一兩條馬路，而且並不限於晚上，24小時都會出現交通阻塞情況，據區議員所指，當局只能夠承諾加強巡查，但實質內容欠奉，請問：
- (i) 現時全港有多少個類似的違例泊車黑點，請按行政區表列；
 - (ii) 就上述黑點，當局每月巡查次數、每次發現違例泊車之車輛數目及發出告票數目為何，請據過去六個月情況表列；及
 - (iii) 除加強巡查外，當局有否其他方法打擊上述黑點的違例泊車問題，如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (九) 據本人觀察，在學校或補習社與興趣班林立的位置，如油尖旺區君匯港對出一段深旺道、大角咀洋松街香港兒童合唱團對出路段及東區樹仁大學門外的慧翠道，每日上下課時段泊滿私家車，違例泊車情況猖獗，請問：
- (i) 現時全港有多少個類似的違例泊車黑點，請按行政區表列；
 - (ii) 就上述黑點，當局每月巡查次數、每次發現違例泊車之車輛數目及發出告票數目為何，請據過去六個月情況表列；及
 - (iii) 除加強巡查外，當局有否其他方法打擊上述黑點的違例泊車問題，如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (十) 就不同路段違泊情況而言，當局會否考慮按道路違例泊車的嚴重情況而調整罰款金額，以加強阻嚇力；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (十一) 當局會否考慮就違例泊車引入扣分制，併入違例駕駛事項的扣分制中，以加強阻嚇力；如有，詳情為何；如否，當局會否有其他方法打擊違例泊車問題？

初稿

Combating the act of racial vilification

(21) 周浩鼎議員 (書面答覆)

香港屬多元社會，為促進不同種族人士之間的平等及和諧，本地法例第602章《種族歧視條例》保障他們避免基於種族而被嚴重中傷。但是，現存歧視條例在打擊嚴重中傷方面仍未達到足夠阻嚇作用，條例必須與時並進，才能發揮最大效用。故此，本人針對其中第46條(刑事)及45條(民事)的執法效用作出提問，政府可否告知本會：

- (一) 過去十年，根據《種族歧視條例》第46條，針對基於另一人的種族而煽動仇恨，嚴重鄙視或強烈嘲諷的嚴重中傷行爲，繼而造成損失；局方總共向多少名違反有關條例人士作出刑事檢控？成功作出檢控的數字及結果爲何；
- (二) 過去十年，根據《種族歧視條例》第45條，針對基於另一人而煽動仇恨的中傷行爲；局方總共記錄到多少宗有關條例的民事訴訟；及
- (三) 除了以上述條例作出檢控，會否有其他渠道進行執法或打擊嚴重種族中傷？

初稿

Concentrations of ozone

(22) 梁繼昌議員 (書面答覆)

根據香港空氣質素指標工作小組的顧問文件，預期2025年香港大部分地區的臭氧水平平均會超出空氣質素指標，水平亦會較現時為高。現時按環保署標準，每8小時的臭氧濃度為每立方米160微克，可容許超標9次，但對比世衛指引，臭氧的可容許超標次數為0次。而香港大學賀達理教授的研究表明，增加可容許超標次數，會出現更多高空氣污染水平的分佈。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，每日每8小時本港各空氣質素監測站的臭氧最高濃度及超標次數為何，以及每年本港各空氣質素監測站的臭氧年均濃度及排放趨勢為何；
- (二) 當局會否計劃收緊現時臭氧的香港空氣質素指標，並減少臭氧可容許超標次數至世衛指引的0次，以訂立更嚴緊的減排政策，遏止臭氧水平；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (三) 過去5年，每年珠江三角洲區域空氣監測網絡的臭氧年均濃度及排放趨勢為何；請列出粵港澳珠江三角洲區域各空氣質素監測站，並以地圖標示其位置；
- (四) 鑒於空氣中的氮氧化物(NO_x)及揮發性有機化合物(VOC)在陽光下經光化學反應會形成臭氧。過去5年，每年本港氮氧化物及揮發性有機化合物的排放量、主要來源及排放趨勢分別為何；
- (五) 當局會否計劃擴充現時本港一般及路邊空氣質素監測站網絡，以更有效監察本港的空氣質素；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (六) 現時當局有何分別針對臭氧、揮發性有機化合物及氮氧化物的空氣污染管制措施，包括本港及與廣東省政府部門的聯合合作計劃；有否定期評估其成效；如有，詳情為何？