

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(3)1019/2024號文件

檔號：CB3/PL/TP

### 交通事務委員會 向立法會提交的報告

#### 目的

本報告旨在匯報交通事務委員會(“事務委員會”)在2024年立法會會期內的工作，並會根據立法會《議事規則》第77(14)條的規定，在2024年12月18日的立法會會議席上提交議員省覽。

#### 事務委員會

- 立法會藉於1998年7月8日通過，並於2000年12月20日、2002年10月9日、2007年7月11日及2008年7月2日修訂的決議成立事務委員會，負責監察及研究與交通事宜有關的政府政策及公眾關注的事項。事務委員會的職權範圍載於[附錄1](#)。
- 在2024年會期，事務委員會由20名委員組成。陳恒鑽議員及李梓敬議員分別獲選為事務委員會的正副主席。事務委員會的委員名單載於[附錄2](#)。

#### 主要工作

##### 隧道交通管理及收費

- 檢討三條過海隧道分時段收費的成效
- 政府當局向事務委員會匯報3條過海隧道，即西區海底隧道(“西隧”)、海底隧道(“紅隧”)和東區海底隧道(“東隧”)，自2023年12月17日起實施分時段收費以來的成效，以及相關配套措施的

進展。委員普遍認為，3條過海隧道在實施分時段收費後，分流交通的效果理想，委員就此對局方和運輸署的努力表示讚揚。

5. 委員關注到，分時段收費實施後西隧的車流有所增加，並擔心有關情況會隨著西北部的發展而惡化。委員察悉，運輸署計劃在西隧港島出口往中上環方向增建1條行車線，惟有關工程估計在2027年才完成，委員促請政府當局壓縮有關工程的時間表。政府當局表示，分時段收費是香港新推行的交通政策，一般駕駛者需要時間適應，因此當局需要一段時間觀察西隧的交通情況。政府當局解釋，由於3條過海隧道的交通需求是其容車量的126%，即使實施分時段收費，繁忙時段亦會出現車龍。至於西隧港島出口的改善工程，政府當局表示會探討能否調整工程時間表。

6. 就商用車劃一50元的隧道費，委員建議政府當局考慮降低小巴及小型客貨車的收費，以舒緩該等運輸行業的營運壓力及提升香港的整體競爭力。政府當局表示在檢討隧道收費時，除了價錢方面的考慮，亦須考慮交通管理的需要。政府當局表示會收集數據，以判斷是否有調整收費的空間，並且達到交通管理的目的。

#### 大欖隧道的接收安排及擬議隧道費情景

7. 鑑於大欖隧道及元朗引道的專營權將於2025年5月30日屆滿，政府當局就接收大欖隧道及元朗引道的安排，以及就大欖隧道擬議收費情景分析，諮詢事務委員會的意見。政府當局提出的擬議收費情景包括兩個固定收費及1個分時段收費建議。

8. 委員歡迎政府當局提出下調收費的建議(例如按擬議收費情境三(即分時段收費)，建議私家車繁忙時段收費\$45、一般時段收費\$35、非繁忙時段收費\$20，整體減幅達22%至66%；的士及商用車輛分別劃一收費\$30及\$45，減幅分別達48%及30%至79%不等)，但委員普遍認為非繁忙時段收費仍有下調的空間。有委員認為3個收費情景的收費均屬偏高，並要求政府當局進一步評估商用車輛收費及私家車非繁忙時段收費能否再下調。亦有委員認為大欖隧道的減費方案應借鑑三隧分流的經驗，以價格作為調控交通的手段，達至善用大欖隧道剩餘容量的政策目的。

9. 對於政府當局提出的收費方案，事務委員會經討論後通過一項議案，要求政府收回大欖隧道後，在非繁忙時段大幅下調收費甚至考慮免費，以達致最大的分流效果，舒緩屯門公路壓力，並且減少元朗及屯門居民出行費用及時間。政府當局表示會在聽取事務

委員會及相關持份者的意見後仔細考慮，然後敲定具體收費建議，以期在2024年第四季提交條例草案予立法會審議。

## 交通基建

### 北都公路—勘查研究

10. 政府當局將有關北都公路工程計劃的一部分升為甲級的撥款申請，諮詢事務委員會的意見。建議提升為甲級的“北都公路—勘查研究”工程，涉及研究北都公路的初步走線方案、環境及交通評估、初步設計及相關工地勘察工作等。當局預計有關研究，約在38個月內完成，估計所需費用(按付款當日價格)為11億3 420萬元。

11. 雖然委員普遍支持政府當局盡快興建北都公路，以配合北部都會區的發展，但委員關注有關勘察研究工程需時38個月完成，並要求當局檢視如何精簡大型基建工程的程序，以提升效率及競爭力。亦有意見認為11億多元的費用過高，建議政府當局考慮聘請同一承建商承辦相關工程研究、設計與建造，以節省顧問費用。此外，有見於北部都會區將有不同大型基建項目開展，委員認為當局應與其他項目持份者作有效協調，令勘查工作所得的結果及數據可以共享，以善用資源及避免工作重疊。

12. 政府當局表示，北都公路工程規模龐大而且複雜，在制訂時間表時，當局已考慮了同步進行交通影響評估、初步設計和工地勘測等工作，當中亦需要進行相關法定程序，包括環境影響評估及刊憲等。政府當局表示會盡量縮短有關研究所需的時間。

13. 至於勘查研究的費用，政府當局解釋有關費用主要由顧問費用及土地勘測工程相關費用組成，均是按項目的特性及規模等客觀因素、並參考過往類似項目的價格作出的估算。顧問費用方面，政府預計會在提交給工務小組委員會的文件內更新估算以反映市場價格。此外，由於北都公路預計需要進行大量土地勘測工作，政府當局承諾會在進行勘查研究時按不同的走線選項務實地進行所需的土地勘測工程，盡量減低相關支出。

14. 委員關注到，北都公路(天水圍段、古洞段及新界北新市鎮段)將於2039年以後才落成，或未能配合新發展區的推展時間表，特別是古洞新發展區將會是較快完成的項目，因此建議將古洞段的目標落成時間提前，與在2034至2038年完成的新田段看齊，以配合當區居民遷入的時間。走線方面，委員建議將北都公路向東伸延至沙頭角以及向西伸延至洪水橋及西部通道，令北都

公路可覆蓋北部都會區東西兩方的中心位置。亦有建議將北都公路連接港鐵北環線及在該處興建泊車轉乘設施，方便市民乘搭港鐵出市區。

15. 政府當局表示，當局在走線方面已預留了彈性，有需要時可連接至洪水橋等地區以配合更大規模的發展。在進行交通評估時，當局亦會考慮不同發展區的推展時間表及當區的運輸及物流需求。

## 公共交通收費

### 的士加價申請

16. 政府當局就的士加價申請的事宜諮詢事務委員會的意見。委員普遍認為業界提出的加價申請方案(即市區、新界和大嶼山的士的擬議平均加幅分別為16.95%、15.37%和11.68%)的加價幅度過高，超出公眾可接受的水平。政府當局表示，在處理業界的加價申請時，會全盤考慮各項因素，特別是市民的接受程度，同時亦會顧及司機收入和營運成本的轉變。此外，考慮到的士提供的是個人化點對點交通服務，政府當局在考慮加價申請時，亦會考慮的士與其他公共交通工具的收費之間能否維持合理差距。

17. 委員關注到的士司機收入平均仍然落後於運輸行業的收入中位數，而車主的營運開支(尤其是保險費)亦大幅上升。就此，委員建議政府當局探討措施，令保險業界調低保費。政府當局表示會繼續與保險業探討採取風險分隔措施，例如，如果的士團隊能具體說明將如何管理他們的司機或安裝有關行車安全的監控設備，保險業界可考慮有否調低保費的空間。

18. 有委員指出，自上一次的士加價於2022年7月生效後，的士服務質素未見有太大改善，因此認為加價無助提升的士服務質素。亦有委員認為，當局應加強打擊違規司機。政府當局回應指，提升的士服務質素和維持行業健康的財政狀況兩者是互相關聯的，業界需要有健康的財政條件，才能進行相應的投資和服務的提升。展望未來，為改善的士服務質素及推動的士業的發展，政府當局將會引入的士車隊制度，並已於2024年4月12日開始接受的士車隊牌照申請。就加強打擊部分的士司機的違規行為，政府當局透過引入兩級罰則制和的士司機違例記分制度(“記分制”)來加重罰則，而警方亦會加強執法工作<sup>1</sup>。

---

<sup>1</sup> 兩級罰則制已於2023年12月22日隨相關條例刊憲即時生效，記分制亦已於2024年9月22日起生效。

## 2024年港鐵票價調整

19. 政府當局及香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)向委員簡介2024年港鐵票價調整。根據票價調整機制方程式，2024年計算得出的票價調整幅度為+3.2%，但在“負擔能力上限”的封頂安排下，2024年的整體票價調整幅度封頂至+3.09%，而餘下未涵蓋的+0.11%調整幅度將按機制延至2025年及2026年處理。至於去年的+1.85%延後加幅，亦會延至2025年處理。

20. 委員關注到，由2023年延後的調整幅度已累積到1.85%，若未來港鐵公司按方程式計算的票價調整未能啟動“負擔能力上限”的封頂安排，累積的延後加幅便會一下子加入該年的票價調整，市民未必能接受。就此，委員建議當局取消累積的加幅，或在未來檢討票價調整機制時，考慮就延後加幅的安排設時間或百分比的上限。港鐵公司回應指，票價調整幅度按機制會以“家庭入息中位數”為上限，延後加幅無論延後多少年，若觸及“負擔能力上限”的封頂安排，港鐵公司不可實施這些加幅。然而，若港鐵公司取消之前累積的加價幅度，對於該公司整體上做到維持高水平服務的這項目標，會是一個很大的難度和挑戰。

21. 就港鐵票價調整機制方面，委員指出，雖然政府當局及港鐵公司在2023年檢討港鐵票價調整機制後，將票價調整方程式內的生產力因素的計算方式，與港鐵公司的香港物業發展利潤掛鈎，但按照舊機制及新機制計算得出來的票價調整結果同樣是3.09%，似乎未能符合市民的期望。因此，有委員建議港鐵公司在賺取較高盈利(例如超過150億元)時不作加價，以及在下一次票價調整機制的檢討中，考慮在票價調整方程式中，加入非物業發展利潤的因素。亦有委員建議港鐵公司應如往年一樣，在調整票價的同時，提供一些票價優惠，以抵銷加價對市民的影響。因應委員的意見，港鐵公司表示會考慮一次性的優惠，並且在下次檢討時會繼續聽取及考慮公眾的意見。

## 專營巴士營辦商的加價申請

22. 政府當局就3間專營巴士營辦商(即九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)、城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)(“城巴(市區及新界)”)及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(“嶼巴”))的加價申請諮詢事務委員會的意見。九巴、城巴(市區及新界)及嶼巴申請的票價加幅分別為6.5%、9.5%及6.5%。

23. 委員普遍不滿3間專營巴士營辦商申請的票價加幅，遠高於通脹及家庭每月入息中位數的增幅，並指出九巴和嶼巴是在有盈利的情況下申請加價，認為有關情況不能接受。委員認為，巴士營辦商未有着力開源節流(例如積極增加非票務收入及為大幅波動的油價作出對沖)，減輕營運壓力，因此認為加價申請是將其經營不善的後果轉嫁給市民。委員亦批評巴士服務表現(如脫班率)未見改善。

24. 專營巴士營辦商的代表解釋，面對鐵路網絡的不斷擴展，巴士乘客量持續流失，以九巴為例，現時乘客量僅達疫情前9成的水平。此外，儘管巴士公司已積極開拓非票務收入來源，但目前市況低迷的情況下，回報未如理想，因此有必要適時調整票價，以配合巴士公司的發展，及投放更多資源改善服務及員工的待遇。

25. 有委員建議設立巴士票價調節機制，每年按照通脹調整票價，並以市民工資中位數為封頂，以確保加價幅度在公眾可接受的範圍內。亦有議員建議政府當局應利用“專營巴士豁免隧道費基金”(“隧道費基金”)來抵銷加幅，減輕市民的壓力。專營巴士營辦商的代表對於設立巴士票價調節機制的建議持開放態度，但認為有關機制亦需要考慮燃油價格和工資增長，以期更全面反映巴士公司的營運成本。隧道費基金方面，政府當局表示，若行政長官會同行政會議(“行會”)批准上調票價的申請，可利用隧道費基金減低有關加幅。

26. 在增加專營巴士營辦商的非票務收入方面，委員建議政府當局應給予更多政策支持，例如容許有關營辦商在巴士站內開設小型便利店或智能儲物櫃等，以增加巴士公司的收入。此外，委員亦十分關注專營巴士的服務表現，強調提升服務是吸引客源以增加票務收入的關鍵，因此促請巴士營辦商改善服務，包括改善巴士脫班問題、提升乘客體驗(如加建巴士站上蓋及坐椅，提供舒適的乘車環境等)、增設方便視障人士及輪椅使用者的設施，以及為長途路線設立分段收費，以滿足短途乘客的需要。

27. 專營巴士營辦商的代表回應指，會投放更多資源改善服務，包括增設無障礙設施、改善車站設施及車廂環境，以及為不同乘客群體提供票價及轉乘優惠等。至於巴士脫班問題，代表解釋由於車長不足，影響了服務的穩定性，而營辦商近年已積極改善員工的薪酬福利，以挽留及吸引人才。

28. 政府當局表示正考慮3間專營巴士營辦商提出的加價申請，在向行會提交建議之前，當局會考慮所有相關因素，包括巴士服務的質和量、市民的接受程度和負擔能力等，並且會考慮事務委員會及交通諮詢委員會提出的意見。當局表示會審慎檢視加價申請，做好把關的工作。

## 交通管理系統提升及更新

### **提升運輸署車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統的基本設施及應用程式**

29. 政府當局就運輸署提升第五代車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統(“電腦發牌系統”)的撥款建議徵詢事務委員會的意見。當局解釋，該建議的目的是提升電腦發牌系統的功能、性能和容量，以支援各項運輸署牌照相關的電子化措施。委員普遍支持有關建議，並認為擬議的電腦發牌系統提升項目能配合運輸署未來數碼化發展，向公眾提供更具效率的牌照服務。

30. 委員察悉電腦發牌系統載有200多萬駕駛執照持有人及80多萬登記車主的資料，並關注政府當局有否採取足夠措施保障個人資料私隱安全。政府當局表示，擬議的提升項目將引入新一代的保安管理措施及監控機制。運輸署會透過更換過時的組件，維護電腦發牌系統的安全，並採納新一代的資訊科技保安解決方案。運輸署亦會根據政府資訊科技總監辦公室轄下政府雲採用架構的要求建立政府雲端服務衛星站點，以提升系統資料的安全性。

### **九龍區和大埔及北區區域交通控制系統的交通燈控制器加裝無線通訊設備及更換屯門及元朗區域交通控制系統的交通燈控制器及附屬設備**

31. 政府當局就九龍區和大埔及北區區域交通控制系統的交通燈控制器加裝無線通訊設備，以及更換屯門及元朗區域交通控制系統交通燈控制器及附屬設備的撥款建議諮詢事務委員會。委員普遍支持有關建議。

32. 委員關注交通控制系統的網絡安全及網絡供應的穩定性，以及當局早前更新港島區的區域交通控制系統時，有否確定系統的無線傳輸不會受干擾器干擾。政府當局表示，系統除了設有防火牆和加密傳送的設計外，當局亦有進行內部試驗，選擇在本港某些位置使用無線設備，然後審視使用甚麼系統可以防止外界入侵。試驗成果會先應用於港島區的交通控制系統，然後再應用於九龍區及新界區。政府當局進一步表示，倘若出現信號被干擾的情況，位於交通路口的設備仍可獨立操作，確保不會發放不適合的交通信號。

33. 委員關注更新後的交通控制系統的可用年期，以及可否為未來推展實時交通燈號調節系統提供技術基礎。政府當局表示，新系統的電子儀器的壽命約為7至10年。另外，當局會密切留意科技發展，適時更新有關系統，以確保能有效支援實時交通燈號調節系統。

### 連接陸路口岸的交通安排

34. 政府當局向事務委員會匯報有關連接陸路口岸交通措施的最新概況。委員察悉，當局自去年7月1日起實施“港車北上”<sup>2</sup>，至本年6月，該計劃已成為推動港珠澳大橋（“大橋”）車流提升的主要動力，現時已有超過60 000輛香港單牌私家車完成申請，持有有效許可證合資格經大橋出行。而大橋的使用量亦屢創新高，2024年5月大橋雙向車流量共約36萬車次，日均約12 000車次，比2023年同期上升約120%；當中“港車北上”佔每日大橋車流量約36%。政府當局亦匯報各項有關該計劃的優化措施<sup>3</sup>，以便利市民出行。此外，為增加使用大橋的車輛，港澳政府同意為港澳兩地私家車進一步增加配額，並且批准香港貨車使用大橋運送貨物往來港澳。

35. 隨着粵港澳三地人員往來越趨頻繁，委員歡迎運輸署與香港和內地相關單位及本港公共交通營辦商為人流車流高峰期制定額外預案，提升服務及按需要於各管制站/口岸實施疏導交通措施，以應對節慶假日期間香港市民及跨境旅客的出行需求。委員亦支持延長有關封閉道路通行許可證的1年有效期至不多於5年的建議，以更有效回應市民不斷增長的跨境出行需求。

36. 委員關注到，大橋珠海口岸自“港車北上”實施後，周末及假期經常出現交通擠塞，委員關注新措施對大橋車流量的影響，並建議“港車北上”擴至大橋以外其他口岸以疏導車流。政府當局表示，

---

<sup>2</sup> “港車北上”政策允許合資格的香港私家車可無須取得常規配額下，經大橋往來香港與廣東省。政策旨在便利香港居民以自駕方式到廣東省作短期商務、探親或旅遊，進一步善用大橋和促進大灣區的發展。

<sup>3</sup> 優化措施包括：

- 增加每個工作天接受的申請數目(包括新申請及續期)，及優化續期申請安排；
- 在驗車方面，增加在香港專設為“港車北上”車輛查驗中心數目及延長服務時間；並且由2024年3月起，若申請人在其車輛查驗合格後的兩年內再次提交“港車北上”申請，而申請人的內地電子臨時入境機動車牌證仍然有效，及申請人及車輛維持不變，可獲豁免進行車輛查驗；及
- 縮短預約出行的期限。

特區政府已與內地當局商討，在總結經驗後，會將“港車北上”伸延至另一陸路口岸，並將於適當時候公布。此外，局方亦會與內地商討發布珠海口岸交通的即時信息。

37. 委員關注“港車北上”會否擴展至其他省份，政府當局表示有關政策屬粵港澳三地政府協議，會視乎需求再與內地商討。

### 規管網約出租汽車平台

38. 在本年7月，政府當局公布規管網約車服務的初步調研結果，並表明有意透過發牌，規管網約車平台及其出租汽車。政府當局就上述調研結果，以及就如何完善現行法例以更有效打擊非法出租或取酬載客活動，徵詢事務委員會的意見。

39. 政府當局表示知悉社會十分關注非法出租或取酬載客活動及網約車平台的規管。為了加強阻嚇及打擊車主或司機使用車輛作非法出租或取酬載客，政府當局建議進一步完善現有法例。當局指出，現時本港有關出租汽車的法例主要規管車主及司機，卻未有清晰的條文以規管網約車平台的運作。當局就其他地區在這方面的做法曾作出調研<sup>4</sup>。

40. 政府當局表示，總括而言，調研涵蓋的地區均有法例規管網約車平台公司/司機。平台公司需向政府申請相關牌照或許可才可營運，並按審批條件營運業務，包括需確保透過平台獲安排提供服務的車輛和司機已領取合適牌照和購買相關保險。此外，合資格司機只可透過獲政府發牌的平台公司提供預約服務，否則亦屬違法。

41. 綜合各地的規管經驗以及香港的情況，政府當局建議考慮對香港提供網約服務的平台予以規管，並在研究規管平台時，同步考慮市場上個人化點對點交通服務的整體供求。就此，運輸署於本年稍後開始對有關的乘客需求及轉變等進行調查，預計1年內完成。視乎上述研究結果，政府當局將評估未來規管建議下可以透過平台提供合規服務的車輛類別和數目，以及平台和司機的相關牌證要求等。

42. 委員普遍認為網約車平台服務是大勢所趨，並表示希望當局作出規管時採取適當措施，以讓業界健康發展。有委員關注對提供有關服務的平台予以規管後會否令網約車供應數量大減，無法應付

<sup>4</sup> 調研涵蓋的地區包括深圳、新加坡、倫敦、坎培拉、多倫多及日本。

需求。部分委員敦促政府當局放寬現行出租汽車服務發牌制度，發出更多出租汽車許可證，讓更多經營者加入市場。該等委員認為若然當局最終只“規管平台、不發新牌”，只有的士提供個人化點對點服務，缺乏競爭或不夠競爭情況之下，市民和旅客將會大受影響。

43. 此外，部分委員表示希望政府當局縮短上述有關本地個人化點對點交通服務整體供求的研究時間，並於2025年上半年向事務委員會提交立法建議，以期在下半年展開立法程序。政府當局表示，會在全面考慮研究結果和聆聽持份者意見後，於2025年訂定立法建議。

### 行人設施

#### 於十字路口試行“對角行人過路處”

44. 事務委員會曾討論“對角行人過路處”試驗計劃，包括聽取運輸署匯報2024年1月31日在沙田沙角街與逸泰街的交界，開始試行香港首個對角行人過路處後的初步情況。扼要而言，該過路處在人流高峰時段有大約50%的行人使用對角行人過路處，平均所需時間較原本分兩段過路大約節省14秒，而車輛的平均等候時間則與原有的過路處相約。

45. 委員建議政府當局考慮設置綠色人像燈倒數計時器，讓行人在過馬路時可清楚知道行人綠燈尚餘多少時間，以及在等過馬路時知道尚有多少時間才轉綠燈。政府當局表示，過往曾在綠色人像燈閃動時顯示倒數時間，但研究後發現未必有效。政府當局於2023年10月開始在東涌達東路和美東街試行另一款新的倒數計時器，該款倒數計時器會於交通燈的綠燈亮起時便會開始倒數。當局在總結有關經驗之後，將會探討如何進一步驗證新款行人倒數器的成效。

46. 委員察悉，運輸署正在籌劃位於尖沙咀的第二個對角行人過路處試點，進行為期6至9個月的觀察，並會因應試點結果考慮未來方向。委員認為有關的研究及落實時間需時太長，並建議政府當局考慮同時在每一區推行一至兩個試點，以及考慮在輕鐵站附近的十字路口推行試點。政府當局表示在沙田推行試點計劃後，會吸納經驗以優化尖沙咀的試點安排。而由於人流會有季節性的轉變，因此政府當局確實需要6至9個月的時間進行審視。

## 道路安全

### 路政署在極端天氣下處理道路相關事故的緊急修復工作

47. 政府當局向事務委員會簡介路政署在極端天氣下道路出現緊急事故時的應變措施及修復工作。委員讚揚政府當局在2023年9月超強颱風“蘇拉”襲港及黑色暴雨期間的應對措施，以及事後的清理工作均十分迅速，減低了極端天氣對市民的影響。

48. 委員關注到，有部分道路(例如石澳道、嶼南路等)為個別地區的唯一通道，在極端天氣下出現路陷或其他情況的話，居民便沒有其他逃生通道。就此，委員關注當局會否加強該等道路的維護和修繕。政府當局表示，就主幹道、高速公路，以及地區的唯一通道，當局均會定期巡查和維修，以確保道路暢通。

49. 在防治山泥傾瀉方面，委員建議政府當局成立一個協調工作小組，檢視全港可能發生嚴重事故的黑點，加強該等地點的預防措施。政府當局表示，土力工程處一直率領其他部門加強斜坡的穩固工作。現時當局需處理大約1 400個斜坡，當中200多個已進行有關工程，當局亦會確保一些較重要和多車輛經過的斜坡獲優先處理。

50. 就抵禦水浸方面，委員要求政府當局提供水浸風險較高的道路的名單。有委員建議，當局應提前清理曾有水浸紀錄的低窪地帶附近的路面，以減少下雨期間渠道出現淤塞。政府當局表示，路政署每次在颱風季節來臨前，均會安排承建商清理集水溝的渠蓋和雨水桶等設施，清渠隊伍亦會在天文台發出熱帶氣旋警告信號後出動清理渠道。然而，由於近年常出現短時間內突然雨量很大的情況，當雨水從山上流下來時，往往帶有碎石、樹葉和樹枝，造成集水溝淤塞的情況。就此，政府當局現已增添人手，一旦知悉有水浸情況，便會立即派員處理。

## 其他事項

51. 在本立法年度內，事務委員會曾聽取《2024年施政報告》的簡報。此外，事務委員會曾討論政府當局提出的以下事項：

- (a) 改編運輸署市區分區辦事處及技術服務科的首長級人員支援的職系；及

(b) 6101TX – “人人暢道通行”計劃。

## 曾舉行的會議及訪問活動

52. 在2024年1月至11月期間，事務委員會共舉行了9次會議。事務委員會已編訂於2024年12月13日舉行另一次會議，討論(a)在所有的士車廂內安裝攝錄系統的建議，及(b)船隻資助計劃；以及於2024年12月16日與環境事務委員會舉行聯席會議，討論公共巴士和的士的綠色轉型路線圖。

53. 事務委員會曾於2024年9月10日至9月13日前往長三角地區進行職務訪問，以了解當地如何推動智慧出行及智慧交通建設、發展智慧交通管理及智慧網聯汽車，以及推動新能源汽車及新能源集體運輸系統等。職務訪問的報告已隨立法會CB(3)901/2024號文件發出。

54. 此外，事務委員會曾進行以下4次本地訪問活動：

- (a) 參觀機場快線香港站市區預辦登機服務；
- (b) 參觀紅磡站“站見”鐵路展；
- (c) 參觀電子交通告票平台功能演示；及
- (d) 與鞏固及促進九龍東第二核心商業區的相關政策事宜小組委員會聯合視察港鐵啟德站。

立法會秘書處

議會事務部

2024年12月12日

**立法會**

**交通事務委員會**

**職權範圍**

1. 監察及研究與交通有關的政府政策及公眾關注的事項。
2. 就上述政策事宜交換及發表意見。
3. 在上述政策範圍內的重要立法或財務建議正式提交立法會或財務委員會前，先行聽取有關的簡介，並提出對該等建議的意見。
4. 按事務委員會認為需要的程度，監察及研究由事務委員會委員或內務委員會建議其處理的上述政策事宜。
5. 按照《議事規則》的規定向立法會或內務委員會提交報告。

**交通事務委員會  
2024年會期委員名單**

**主席** 陳恒鑽議員, BBS, JP

**副主席** 李梓敬議員

**委員** 陳克勤議員, SBS, JP  
葉劉淑儀議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP  
田北辰議員, BBS, JP  
易志明議員, GBS, JP  
盧偉國議員, GBS, MH, JP  
陸頌雄議員, JP  
劉業強議員, SBS, MH, JP  
謝偉銓議員, BBS, JP  
李世榮議員, MH, JP  
周小松議員  
梁文廣議員, MH  
陳沛良議員  
陳紹雄議員, JP  
陳穎欣議員  
陳學鋒議員, MH, JP  
張欣宇議員  
楊永杰議員  
嚴剛議員, JP

(合共：20位委員)

**秘書** 麥麗嫻女士

**法律顧問** 容芷羚小姐