

立法會交通事務委員會

2021 年《施政報告》

運輸及房屋局

運輸方面的施政措施

引言

2021 年《施政報告》和《施政報告附編》列舉了政府會於來年推行的措施。本報告概述陸路和水上交通方面的各項政策措施。

(a) 跨境交通

2. 為進一步促進粵港澳大灣區基礎設施互聯互通，港深政府已成立「推動港深跨界軌道基礎設施建設專班」，共同構建「軌道上的大灣區」。特區政府正積極考慮通過北環線支線經落馬洲河套地區的港深創新及科技園接入深圳的新皇崗口岸，以完善港深陸路口岸建設，亦已要求香港鐵路有限公司（港鐵公司）研究北環線支線的可行性及效益，讓政府適時考慮項目的未來路向。特區政府亦會通過「專班」與深圳共同探討優化羅湖口岸的交通接駁之建議。與此同時，「專班」亦已展開連接洪水橋及前海的港深西部鐵路的研究，以加強香港及深圳西部的交通聯繫，便利人員往來。

(b) 本地基建

興建中的道路及鐵路項目

(i) 六號幹線及將軍澳跨灣連接路

3. 道路方面，為了提供更便捷的道路往來將軍澳和觀塘以及東區海底隧道，讓將軍澳區內交通更加順暢，並方便駕駛者適應新道路，土木工程拓展署正緊密推展將軍澳－藍田隧道，以及接駁其東面的將軍澳跨灣連接路的建造工程，以期兩個項目可於 2022 年同步開通。屆時在繁忙時間往來將軍澳和東九龍將可減省約 20 分鐘車程。我們亦正全力推展六號幹線餘下項目，包括中九龍幹線和 T2 主幹路及茶果嶺隧道。整條六號幹線於 2026 年開通的目標維持不變。

(ii) 沙田至中環線

4. 鐵路基建方面，全長 56 公里的「屯馬線」已於今年 6 月全線開通，是本港最長的鐵路，不但貫通新界東西與九龍地區，更為土瓜灣及九龍城一帶引入高效便捷的鐵路服務，使鐵路網絡更全面，市民出行更方便。港鐵公司正積極就「紅磡至金鐘段」推行追回進度措施，並已展開信號系統的測試及更新工作，新九卡列車亦正分批運抵本港並陸續投入服務。政府已督促港鐵公司全盤檢視各追回進度措施的成效以及工程的整體完成進度，並盡快公佈預計通車日期。

規劃中的道路及鐵路項目

(i) 改善新界西北道路網絡

5. 一直以來，政府就道路基建的規劃定期作出檢討，並適時推展各工程項目。為滿足預期新界西北的逐步發展所產生的交通需求，政府計劃在2031至2036年期間分階段完成一系列道路基建項目，以加強區內區外的連繫，並透過提升道路基礎建設，進一步加強交匯道路及區內道路網絡的承受能力，增強周邊發展的連繫，有效釋放相關區域的發展潛力。連接市區方面，政府正推展十一號幹線（元朗至北大嶼山段）、青衣至大嶼山連接路，以及元朗公路（藍地至唐人新村段）擴闊工程。十一號幹線（元朗至北大嶼山段）的勘測研究已於今年9月展開，而青衣至大嶼山連接路及元朗公路（藍地至唐人新村段）擴闊工程的工程技術研究亦正同步進行。連接機場及大嶼山方面，政府正推展由藍地至屯門第40區及屯門－赤鱸角隧道的屯門繞道。同時，政府亦會在屯門區內主要道路進行擴闊及增建行車線工程，提升區內道路網絡的承受能力。龍富路、皇珠路及海榮路道路工程的勘測研究已於今年9月展開，而屯門繞道的勘測研究將於2022年第一季度展開。

(ii) 鐵路項目

6. 為繼續發展鐵路作為本港客運系統的骨幹，運輸及房屋局已於2020年至2021年邀請港鐵公司陸續就東涌線延線、屯

門南延線、北環線及洪水橋站展開詳細規劃及設計。同時，港鐵公司正因應我們就另外兩個新鐵路項目（即東九龍線及北港島線）的意見，就可行方案作進一步研究，以改善這兩個項目的設計。另一方面，政府於2020年12月底收到港鐵公司就南港島線（西段）提交的建議書，相關部門正研究該建議書，並會因應華富邨重建時間表和「躍動港島南」的發展，考慮該項目的未來路向。我們會適時公布有關項目的未來路向。此外，政府亦已展開成立鐵路署的籌備工作，以加強政府對鐵路規劃及項目推展的監管，並優化鐵路安全規管，同時負責監督新的跨境和本地鐵路項目的推進。

《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》

7. 我們會依據《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》規劃研究的最終發展策略，繼續進行《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》，探討鐵路及主要幹道基建的布局，以及為走線和配套設施進行初步工程技術評估，讓大型運輸基建的規劃能配合甚或預留容量，以滿足香港整體長遠發展的需要。我們計劃於來年展開研究的諮詢工作。

(c) 港車北上

8. 特區政府正全速推進「港珠澳大橋港車北上不設配額計劃」（「計劃」），允許合資格的香港私家車在無須取得常規配額下，經港珠澳大橋往來香港與廣東省，以便利香港居民以自駕的方式到廣東省作短期商務、探親或旅遊。特區政府與

廣東省政府和內地相關當局正在敲定「計劃」的實施安排細節，並致力簡化有關的申請程序和降低手續費用，以爭取盡快落實及公布詳情。粵港政府亦會參考「計劃」將來在港珠澳大橋的實施經驗，積極研究適時把「計劃」延伸至一個連接香港和深圳的陸路口岸，讓香港私家車可以無需配額穿梭粵東粵西。

(d) 智慧出行

9. 「智慧出行」的其中一項主要措施，是推行「不停車繳費系統」，讓駕駛者以「繳費貼」遙距自動繳付政府收費隧道和青沙管制區的隧道費，令繳費更快捷方便，亦避免因為須停車繳費而導致收費廣場交通受阻。相關的法例修訂已獲立法會通過。我們現正密鑼緊鼓準備於 2022 年年底起逐步在各條政府收費隧道和青沙管制區實施「不停車繳費系統」，具體工作包括開發及構建一個統一的後端收費系統、改裝收費廣場及道路設計、安裝無亭收費設施（包括無線射頻識別系統，配以自動車牌識別設備），以及可按時調整收費的智能系統，而至為關鍵的是籌備在明年年中開始向約八十萬輛車的車主發出「繳費貼」。

10. 落實「不停車繳費系統」將會為推展「擠塞徵費」提供重要的硬件配套，而「擠塞徵費」的目標是根據收費隧道和管制區不同時段的交通情況徵收不同收費，以調節交通流量，紓緩繁忙時段的交通擠塞。我們已在今年 9 月開始進行交通調查，收集最新數據，以期就「擠塞徵費」擬訂初步方

案，並在 2022 年諮詢公眾及立法會。運輸署會因應「擠塞徵費」施行以後，隧道及周邊道路的交通情況，以及在充分顧及香港的最新社會和經濟狀況後，決定如何落實中環電子道路收費先導計劃（「先導計劃」）。事實上，實施「擠塞徵費」可應用有關收費概念及共通的技術（即無線射頻識別技術配以自動車牌識別技術），會有助運輸署取得經驗以便完善「先導計劃」的設計，包括不同道路設備安裝和收費模式。

11. 「智慧出行」的另一項主要措施，是容許業界更廣泛和靈活地測試和應用自動駕駛車輛，我們已展開研究法例修訂的工作以制訂一個具彈性的新規管框架，同時確保公眾安全，以配合日新月異的相關技術發展，為自動駕駛車輛在香港長遠發展鋪路。為此，我們將會向立法會提交條例草案。

12. 為了進一步推動「智慧出行」，我們已成立十億元的「智慧交通基金」，並已於 2021 年 3 月 31 日開始接受申請，以資助企業或機構進行與車輛有關的創新科技研究和應用，從而便利駕駛者出行和提升運輸效率，以及改善駕駛安全等。我們已於今年 9 月審議首批申請，並繼續鼓勵更多機構（包括私人公司及科研機構等）申請資助。

13. 為了在泊車設施提供更多車位¹和更有效運用空間，我

¹ 除了推展自動泊車系統，本屆政府亦致力推展一系列其他短中長期措施以增加泊車位供應。值得一提的是，運輸署已經完成《香港規劃標準與準則》中有關商用車輛以及私家車的附屬泊車位標準的檢討，而規劃署亦已於 2021 年 8 月於網站上載新修訂的標準。是次修訂參照運輸署最新的泊車需求調查結果，上調了私人及資助房屋展項目的私家車泊車設施標準及增加了資助房屋項目的商用車輛泊車位種類及數目。

們亦正積極推展自動泊車系統，包括在短期租約停車場及工務工程項目推展七個自動泊車系統項目。當中位於荃灣海盛路短期租約用地的自動泊車項目預計將於 11 月投入服務。位於大埔白石角的短期租約停車場用地，視乎招標工作的結果，預計自動泊車系統可於 2022 年下半年投入服務。另一方面，在工務工程項目下的自動泊車系統的項目，將軍澳第 67 區政府聯用大樓已經動工，預計於 2025 年完成；而深水埗欽州街與通州街交界的項目，以及新蒲崗四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場項目等亦正積極推展。此外，機場管理局亦計劃於港珠澳大橋香港口岸分期興建自動化停車場，長遠最終可提供約 6 000 個泊車位供經由港珠澳大橋來港轉飛海外或訪港旅客使用。自動化停車場的首份工程合約招標工作已於 9 月底完成，將採用自動化機械泊車系統，預計可於 2024 年完成，並於同年投入服務。

14. 此外，運輸署自 2021 年 1 月開始分階段在本港安裝新一代停車收費錶，至今已安裝約 6 400 台，並預計於明年上半年全面完成約 12 000 台的安裝。新一代路旁停車收費錶可支援多種付費方式繳付泊車費，及支援使用新開發的「入錶易」(HKeMeter) 流動應用程式在現場及遙距繳付泊車費，並配備感應器以提供相關空置泊車位實時資訊。

(e) 公營部門的科技應用

15. 為了應用新科技協助交通執法，香港警務處正建立新的電子交通執法系統，預計在 2023 年開始分階段啟用。為讓

新系統的新功能及相關事宜具備法律基礎，我們會修改相關法例，容許以電子方式送遞涉及交通違例事項的定額罰款通知書，以提升交通執法行動的整體效率，令車主和司機提高警覺，時刻緊守交通規則，以保障道路使用者的安全並改善交通情況。

16. 運輸署一直致力創新牌照管理，並正籌備修訂《道路交通條例》(第 374 章)，以著手推行電子牌照，包括接納以流動應用程式提供具有與實體駕駛執照相同法律地位的電子駕駛執照，令市民在出行和駕駛時更為方便。創新牌照管理亦有助長遠減低部門的營運成本。與此同時，運輸署已由 2020 年 12 月起，配合政府推出「智方便」分階段提升 11 項現有網上牌照申請服務。運輸署計劃於未來幾年分階段將有關網上服務，延伸至申請學習駕駛執照及各類許可證等超過 20 項服務，讓市民可隨時以手機填寫及遞交表格，無須到櫃位輪候。

(f) 交通運輸策略性研究

17. 運輸署已展開《交通運輸策略性研究》(《策略性研究》)的籌備工作，目標是制訂一份運輸策略藍圖，為香港未來的交通運輸勾劃願景、策略、措施和實施計劃。《策略性研究》所涉獵的交通運輸議題相當廣泛，其範疇可歸納為以下四個主要方針：(一) 充分利用有限的道路空間；(二) 提供以人為本及有效率的公共交通服務；(三) 提倡綠色運輸和主動出行模式作為健康生活的方式；及(四) 把握機遇加強與粵

港澳大灣區的交通連繫。

18. 目前，運輸署正制訂《策略性研究》的具體安排，並籌備在 2022 年進行全港性的交通習慣調查，目標在 2023 年完成有關調查，並根據調查結果展開更新「整體運輸研究模型」的工作，作交通預測之用。整個《策略性研究》涵蓋範圍廣而深，預期會在 2025 年內完成。在進行《策略性研究》過程中，運輸署會就個別較嶄新的交通運輸議題推展專題研究，以期探討和制訂相關政策及措施。運輸署會適時就初步研究結果進行公眾諮詢。

(g) 改善公共交通服務

提升公共交通服務及配套設施的持續措施

19. 政府一直推行以公共交通為本的運輸政策。現時約九成出行人次使用公共交通服務，人次於 2020 年達每天約 880 萬。我們會繼續留意各公共交通服務的運作模式以及最新的科技發展，致力提高公共交通服務的水平，並提供更完善且與時並進的公共交通配套設施。

20. 就專營巴士服務方面，運輸署已成立新的專營巴士安全小組，負責制訂具前瞻性和積極主動的整體策略，務求進一步提升專營巴士安全。此外，政府早前已預留五億元，以資助專營巴士營辦商在合適的現有巴士上加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器以及在巴士上層座位加裝安全帶。有

關安裝工作已在 2020 年第三季開始陸續展開，由 2021 年起優先在行走途經快速公路的長途路線上投入服務。整項工作預計於三至四年內完成。此外，所有由 2018 年 7 月起訂購的新巴士，均須配備上述安全裝置。至今合共有約 1 300 輛巴士的上層座位已配備安全帶，以及超過 1 500 輛巴士配有電子穩定控制系統和車速限制減速器。

21. 運輸署會持續透過恆常機制，因應乘客需求變化而推動巴士路線重組和調節服務，減少不必要的班次，紓緩繁忙幹道的交通擠塞及減少路邊廢氣排放。而專營巴士公司可利用節省的資源增辦切合乘客需要的路線或班次，以提升專營巴士服務網絡的效率。此外，專營巴士公司已於 2021 年 7 月起以試驗形式開辦長途巴士新型服務，來往元朗與銅鑼灣及屯門與灣仔，提供寬闊座位、不設企位、車廂設有更全面設施及停站較少的服務，為乘客提供更多元的選擇，配合社區的不同需求。

22. 政府早前已經邀請公眾就城巴有限公司（機場及北大嶼山巴士網絡）、龍運巴士有限公司及新世界第一巴士服務有限公司（新巴）的新專營權的相關要求提出意見。我們現正著手籌備開始與三間專營公司商議新專營權的事宜，當中亦會探討合併新巴及城巴有限公司（香港島和過海巴士網絡）兩個專營權的可行性。我們會在盡量爭取滿足公眾需要與期望的專營權條款規定的同時，顧及實際的營運環境，確保專營巴士網絡在營運及財務方面均能維持穩健及可持續性，為市民提供適當、安全及有效率的公共巴士服務。我們的目標

是在 2022 年年中完成商議。

23. 政府致力提升港內線和離島渡輪服務。繼「中環—紅磡」渡輪航線於 2020 年 6 月啟航後，「水上的士」亦於 2021 年 7 月以試辦形式投入服務。此外，為維持離島渡輪航線財務可行性而向營辦商提供的特別協助措施已陸續擴展至全部離島渡輪航線。我們亦已推出「船隻資助計劃」，為離島渡輪航線更新現有船隊及使用更環保渡輪。

24. 在小巴方面，政府一向致力推動環保及無障礙交通政策，並協助引入更多小巴型號供業界選擇。繼於 2020 年 7 月放寬小型巴士的長度及最高重量限制至 7.5 米及 8.5 公噸後，政府亦就引入不同的小型巴士緊急出口類型進行法例修訂，新規定將於今年 10 月 15 日生效。此外，政府於 2018 年 1 月展開可供輪椅上落的低地台公共小巴試驗計劃，並就該計劃的成效進行檢討。根據檢討結果，運輸署會與汽車製造商進一步研究適合的車輛型號，並會就如何於公共小巴落實及推展「無障礙運輸」諮詢持份者，以制訂有關小巴服務未來的發展路向。在專線小巴實時到站資訊方面，運輸署至今已透過「香港出行易」流動應用程式發放共 237 條路線的實時到站資訊，運輸署會繼續與業界保持緊密合作，目標在明年全面覆蓋所有專線小巴路線。

25. 的士方面，政府一向認同透過專業車隊管理，集中管理的士服務質素的大方向。運輸署會繼續與的士業界攜手合作，進一步提升的士服務質素，並會繼續聯同「的士服務質

素委員會」舉辦的士服務嘉許計劃，表揚優秀的的士司機及的士服務管理團隊，持續提升的士行業的專業形象。政府亦正仔細研究如何透過車隊管理為乘客提供更優質的士服務的不同方案。在制訂方案時，我們會考慮早前《專營的士服務條例草案》（《條例草案》）法案委員會、公眾及的士業界對《條例草案》的意見。

26. 此外，為加強阻嚇的士司機濫收車資、拒載、兜路、兜客等違規行為，政府正籌備立法建議，引入的士司機違例記分制，對屢次違規的的士司機記分及就性質較嚴重的違規行為加重罰則。與此同時，政府亦正籌備修訂法例，提高有關利用汽車作非法出租或取酬載客用途的罰則，為乘客提供更佳保障。

27. 就有關「無障礙運輸」方面，現時市面上約有 2 000 部的士可供輪椅上落。考慮到不同輪椅乘客的實際需要（例如一些體積較大的電動輪椅可能需要更寬敞的車廂空間），政府現正與的士業界及車輛供應商積極商討引入其他可接載輪椅乘客之的士型號事宜，在確保車輛安全的同時，方便業界引入新的士型號，讓輪椅乘客有更多選擇。

28. 至於提升配套設施方面，政府會繼續資助專營巴士公司在合適巴士站安裝實時到站資訊顯示屏及座椅、推展改善有蓋公共運輸交匯處及渡輪碼頭的試點項目，以及為專線小巴偵測座位佔用及佩戴安全帶狀況的技術進行概念驗證試驗。

(h) 推動環保公共交通

29. 運輸署與各公共交通工具營辦商一直積極配合環境保護署（環保署）落實《香港清新空氣藍圖 2035》下有關改善空氣質素的目標。在公共小巴方面，運輸署會繼續協助環保署推行電動公共小巴計劃，包括就小巴總站或公共運輸交匯處向環保署提供運作方面的意見，並與環保署及相關部門進行實地視察，以確定有關地點是否適合安裝快速充電設施，以達到於 2023 年為約 40 輛行走不同專線小巴路線的電動小巴進行測試的目標。在專營巴士方面，現時運輸署已經要求專營巴士公司在更換巴士時，須盡可能使用最環保的巴士，以減少空氣污染，最終目標是全港使用零排放的巴士。專營巴士公司亦積極配合政府研究在香港使用電動或新能源巴士的可行性，包括參與由環保署新能源運輸基金資助的雙層電動巴士試驗計劃，並自行引入電動巴士及充電設施以進行測試，以進一步評估其營運效益及技術的可行性。至於渡輪方面，政府通過上文第 23 段所述的「船隻資助計劃」，分兩階段由 2021 年起，為離島渡輪航線全面更換較環保且配備嶄新的船隊。六條主要離島航線的營辦商已於 2021 年 8 月底為「船隻資助計劃」第一階段下所採購的 22 艘新船（包括四艘作試驗用的混合動力船）進行公開招標，預計於 2022 年第一季選出合適的造船商。

(i) 行人友善環境

30. 運輸署會繼續推出措施以推動「香港好·易行」，締造

行人友善環境。行人網絡連繫工程正分階段實施，例如於 2021 年年底展開上環西消防街近海濱長廊的改善工程，以及擴闊由灣仔堅拿道西至杜老誌道之間的謝斐道北面行人路，兩項工程預計可於 2022 年年底前完成。另外，為連接公立醫院行人通道進行的加設上蓋項目，其中九所公立醫院的有關工程項目正按照工務計劃項目推展，而運輸署已於 2020 年第四季起就另外五條連接公立醫院（屯門醫院、香港兒童醫院、香港眼科醫院、將軍澳醫院及鄧肇堅醫院）的擬議行人通道上蓋陸續完成諮詢工作，預計可於 2022 年年底開始逐步開始施工，並於 2025 年起分批完成工程。至於行人通道加設上蓋工程項目，首個位於北區的項目已於 2020 年 2 月完成，另有十個分別位於西貢、南區、九龍城、葵青、屯門、元朗、深水埗、油尖旺、離島及沙田的工程亦已相繼動工，其餘七個則處於規劃和設計階段。此外，運輸署的顧問已根據新修訂的評審機制為過去數年接獲的共 114 個上坡電梯系統建議項目進行初審、篩選及訂定優次。運輸署已於去年 12 月起就首批項目陸續展開地區諮詢。

「人人暢道通行」計劃

31. 政府一直致力締造無障礙通行的環境，自 2012 年推出「人人暢道通行」計劃以來，我們已完成 172 個為行人通道加建無障礙通道設施的項目，另有 78 個項目正進行施工，159 個項目正在／將會進行勘測或設計工作。此外，政府已擴大計劃範圍，推出「特別計劃」，為香港房屋委員會轄下「租者置其屋計劃」屋邨、「可租可買計劃」屋邨和已拆售

非住宅物業的公共屋邨的行人通道加建升降機。各相關區議會在「特別計劃」下合共選出了 35 個項目，其中四個項目將會於今年內展開工程，其餘項目預計將於今年內開展勘測及設計工作。

運輸及房屋局

2021 年 10 月