

2013 年施政報告

運輸及房屋局

運輸方面的政策措施

理念

香港人口密集，公共交通要有長遠規劃。鐵路每天載客量超過 450 萬人次，佔公共交通乘客量約四成，是本港客運系統的骨幹。發展鐵路運輸，不但可以大量疏導人流，紓緩道路擠塞，減低車輛造成的空氣污染；還可以釋放土地的發展潛力，帶動地區的發展和經濟活動。因此，在長遠的公共交通及運輸規劃上，我們會以鐵路幹線為主，以巴士為輔。

2. 我們會改善公共交通服務的質素，以及加強各種陸路交通，以至渡輪服務之間的協調，從而鼓勵市民使用公共交通服務。此外，我們會積極管理道路的使用，減少交通擠塞，促進道路安全，以及在交通運輸的範疇內，支持改善環境的措施。我們亦會發展本港及跨境的陸路運輸基礎設施，以改善香港與內地的交通聯繫。

新措施

(一) 交通管理

重組巴士路線及提升轉乘接駁服務

3. 政府及專營巴士公司一直有透過巴士路線重組及改善巴士網絡，以便善用資源、減輕加價壓力及減少路邊廢氣排放。因應

市民隨著鐵路及其他基建發展而改變其使用公共交通工具的模式，以及加強巴士的接駁功能及讓巴士更有效地照顧鐵路未能到達的地區的需要，和減少不必要的車流以改善路邊空氣質素，巴士路線重組會是今年公共交通政策的施政重點。此舉亦同時回應議會及社會對提升巴士服務水平及善用資源的訴求。在重組路線時，我們的目標是減少資源浪費，取消使用量低路線或減少當中的班次，以便騰出資源加強有高需求的路線服務。

4. 過往推動路線重組一般以個別路線作為考慮的基礎，成效較低。在未來，運輸署及專營巴士公司會更綜觀地推行路線重組工作，嘗試以「區域性模式」，即以一個地區而非個別路線作為基礎，檢視及重組巴士服務，以確保善用資源，希望能減少甚至取消使用量嚴重偏低的路線，而所騰出的資源可投放到新的或需求高的路線，讓地區在整體上能得到更好、更快及網絡更佳的巴士服務。我們將就此積極爭取相關區議會和地區人士的支持。

5. 與此同時，我們充分明白市民及議會對在巴士路線重組下，在轉乘、班次、車費以至候車設施等方面的關注，並會與專營巴士公司盡量作出能為乘客帶來最大整體利益的安排。舉例來說，屯門小欖巴士轉乘站九龍方向剛在二零一二年十二月底啟用，提高行走青山公路和屯門公路一帶的巴士服務效率，並為屯門各區的乘客提供覆蓋範圍更大的巴士服務網絡。在轉乘站開通後，屯門各區的乘客可利用七條短途路線，在同一個地點(即轉乘站)轉乘五條不同的長途對外巴士綫路到沙田及九龍其他地區。轉乘站的設施亦有所提升，例如巴士公司以試驗方式引進了全港首個巴士到站時間預報系統，設置可向候車乘客提供交通實況的電子顯示

屏。其他設施包括候車座位、wifi 服務、飲品自動售賣機及日後落成的永久廁所。轉乘站除在軟件及硬件配套為市民帶來更多的選擇及更大的方便，乘客在此轉乘只需補上長線的票價差額，便可享有較原來轉乘巴士低廉的車費前往市區目的地，每次省回介乎 7.6 元至 9.5 元不等。新的轉乘設施啟用以來運作暢順，普遍受乘客歡迎。運輸署及巴士公司會借鑑是次經驗，考慮在其他合適的地點設立相類的巴士轉乘站。

6. 另外，為準備西港島綫及南港島綫(東段)分別在二零一四年及二零一五年啟用，運輸署正進行如何在新鐵路綫開通後重整其他公共交通服務的顧問研究。研究完成後所得建議預計可於今年稍後進行地區諮詢。

檢討港鐵公司的票價調整機制

7. 立法會及社會上對香港鐵路有限公司(港鐵)的服務和收費一直存在相當強烈的意見。我們十分明白公眾對港鐵有所期望，要求營運有道、服務便捷、收費合理，以合乎鐵路作為公共交通主要骨幹的定位。作為政府持股約 77%的公用事業，港鐵雖屬上市公司，但並非一般私營企業，長期以來配合政府的集體運輸政策發展，而政府亦在部分鐵路項目財務上不可行的情況下，給予在鐵路沿綫的上蓋物業發展權。港鐵的發展須回應社會的需要和訴求，並配合政府的公共交通政策。

8. 政府現正按照二零零七年簽訂的《營運協議》，與港鐵展開五年一度的「票價調整機制」檢討，目標是擴大票價調整機制的

涵蓋範圍，以包括港鐵的服務表現和盈利狀況，以及市民的負擔能力。這些因素都是政府考慮專營公共交通營辦商提出調整收費時所需顧及的，我們認為港鐵也不應例外。我們希望在今年第一季能與港鐵達成「多贏」方案，既讓廣大市民分享港鐵的業績成果，也為其下一階段的策略發展，奠下更穩固的基礎。

推出改善三條過海行車隧道交通流量分布的措施作公眾諮詢

9. 我們認為要有效改善三條過海隧道的交通流量分布，需要調高紅隧現時偏低的收費，並同時調低東隧收費，以提供誘因吸引駕駛者由紅隧轉用東隧，以達至分流及紓緩紅隧擠塞的效果。我們建議透過政府補貼去實施東隧的收費調整。

10. 我們已制訂一些具體的收費調整方案，並計劃在今年上半年就這些方案作進一步的公眾諮詢，包括諮詢交通事務委員會、交通諮詢委員會、相關區議會及運輸業界等。在制訂具體收費調整方案時，我們吸納了上一輪公眾諮詢時收集到的意見，希望在達至有效分流的前提下，把調整收費對市民及運輸業界的影響減至最低。我們希望社會上能夠很快得到共識，讓我們早日推行公眾認為最可取的方案。

檢討巴士票價調整安排

11. 巴士票價的釐定備受市民關注。根據《公共巴士服務條例》，專營巴士的車費等級表由行政會議釐定。而政府在考慮票價調整申請時，會根據經諮詢立法會後制訂的「巴士票價調整安排」考

慮一籃子因素。一籃子因素詳情如下－

- (i) 自上次調整票價以來的營運成本及收益的變動；
- (ii) 未來成本、收益及回報的預測；
- (iii) 巴士公司須要得到的合理回報。當局會以巴士行業的加權平均資本成本作為參考；
- (iv) 市民的負擔能力及接受程度。當局會以家庭住戶每月入息中位數以及綜合消費物價指數的變動作為依據；
- (v) 服務表現；以及
- (vi) 按既定的方程式運算得出只供當局作參考之用的票價調整幅度¹。方程式結果並不會自動決定票價調整幅度。

12. 現時的巴士票價調整安排自二零零六年施行。上次檢討在二零零九年完成。新一輪的檢討於今年展開，預計明年年中完成。

13. 現時按一籃子因素整體評估加價申請並由行政會議作最終決定的安排機制，基本上能在巴士穩健營運、市民負擔能力及接受程度間取得平衡。今次檢討的重點是研究在這個機制下，一籃子因素的個別項目是否有改良的空間，以確保市民的利益能繼續得到最大的保障，而巴士服務亦能繼續維持健康發展。

在政府收費隧道和道路設置「停車拍卡」式電子繳費設施

¹ 方程式 = 0.5 x 運輸業名義工資指數變動 + 0.5 x 綜合消費物價指數變動 - 0.5 x 生產力增幅。

14. 隨着科技的發展，零售及運輸業使用智能卡作電子繳費用途日漸普及，政府近年亦不時收到市民就在政府收費隧道和道路引入「停車拍卡」式電子繳費設施的要求。我們認為現行科技已發展成熟，可考慮在政府七條收費隧道和道路的人手收費亭引入「停車拍卡」式電子繳費設施，以回應公眾的訴求和便利駕車人士。我們會在今年上半年向交通事務委員會提出有關的建議，諮詢委員的意見。

(二) 鐵路發展策略及道路設施項目

《鐵路發展策略 2000》檢討

15. 一條鐵路從規劃、公眾諮詢、設計、建造，以至落成通車，往往需時十年八載，及上百億的投資，政府要有前瞻性的規劃，及早籌謀。我們早於二零一一年三月展開《鐵路發展策略 2000》之檢討及修訂研究，並於二零一二年四至七月進行第一階段的公眾參與活動，就三條大型跨區鐵路走廊的構思諮詢公眾意見。並計劃在今年第一季展開第二階段的公眾參與活動，重點探討現有鐵路線的地區性優化方案。我們將全面進行未來鐵路發展策略的探討，期望市民積極參與，在回應運輸需求及合乎經濟效益的前提下，共同策劃未來發展藍圖。顧問將在第二階段的公眾參與活動完結後，全面整合兩階段收集得來的公眾意見，並就日後大型跨區鐵路走廊和地區性優化方案的規劃和發展提出建議。整項研究預計於二零一三年年內完成。

推展「人人暢道通行」計劃

16. 在較早前行政長官和他的問責團隊走訪十八區時，很多長者都要求政府在公共行人通道（即行人天橋、高架行人路和隧道）加設無障礙通道設施。隨著本港人口日漸老化，我們會擴大現時加裝無障礙通道設施的計劃，以便利市民。

17. 我們在二零一二年八月公布「人人暢道通行」的新政策，進一步方便市民（特別是長者及殘疾人士）上落公共行人通道－

- (i) 我們會考慮在現有或新建的公共行人通道設置無障礙通道設施時，對設置升降機或斜道會同等看待（除非實際環境只容許安裝兩者其中之一），改變以往一向以斜道作為優先考慮的做法；以及
- (ii) 若實地情況許可，即使在已裝設標準斜道的現有公共行人通道，我們亦會考慮加裝升降機。在加裝升降機後，我們會評估是否應保留原有的斜道，或是拆卸斜道讓行人路更寬闊，或騰出路面空間作綠化等用途。

18. 在公布新政策時，我們同時邀請市民在二零一二年十月底前就有需要加裝升降機的公共行人通道地點提出建議。市民對新政策反應踴躍，在提名期間我們收到屬新政策範疇內的建議，共涉及 250 多個地點／公共行人通道。立法會財務委員會剛批准我們開立新的整體撥款分目的申請，容許我們靈活調配資源，使工程部門能夠視乎工程的實際情況及進度，盡快開展及完成工程，讓市民受惠。我們會將整理好的建議項目名單提交予區議會，以討論當區施工的優次，同時亦會繼續推展原有應平等機會委員會建議的加建計劃。

(三) 道路安全

推進有關落實規定新登記貨車安裝倒車視像裝置的工作

19. 我們會推進有關落實規定新登記貨車安裝倒車視像裝置的工作。倒車視像裝置能減少貨車車尾的盲點，有助改善倒車安全；而在新車上安裝倒車視像裝置的可行性已得到確認，應優先執行。我們在上一個立法年度曾徵詢交通事務委員會的意見，委員普遍支持我們的立法建議。政府當局現正草擬相關的附屬法例，並計劃於今個立法年度提出立法建議。

持續推行的措施

(一) 跨境運輸基建項目

繼續進行港珠澳大橋項目，並制定合適的跨境交通安排。

20. 就港珠澳大橋的具體工程進度方面，位於內地水域的主橋部份，包括珠澳口岸的工程，已如期在二零零九年年底動工，預期可按計劃於二零一六年完成。至於大橋的香港工程方面，包括香港口岸及接線工程，現已按計劃進入實地施工的階段。我們會密切監察各項工程的進度，以配合大橋主橋在二零一六年通車的目標。

21. 為配合大橋在二零一六年開通，我們已與廣東省及澳門有關當局，就大橋的跨境交通安排展開討論。三地政府組成了跨界通

行政策協調小組推進有關的政策研究工作。我們會因應大橋的功能和特性，制定完善的計劃，讓大橋可以配合本地道路系統，發揮最大的經濟效益。

繼續推展廣深港高速鐵路香港段建造工程，以期於二零一五年竣工。

22. 廣深港高速鐵路香港段的建造工程已於二零一零年一月展開。至今，工程正按預期推展，西九龍總站的地基工程大致完成，地下車站的結構工程亦已展開，各段隧道的工程如期進行，我們期望整個高鐵項目可以在二零一五年落成。

23. 就高鐵的營運安排方面，我們會透過與內地當局成立的多個工作小組，繼續商討及研究有關的營運課題，包括票務、服務時間表、不同情況下的操作程序和守則、事故協調處理、人員培訓、維修等，以確保高鐵服務安全和高效率。同時，我們亦會繼續與內地相關部門商討有關乘客的清關安排，以配合高鐵通車的時間。

(二) 本地鐵路基建項目

監察西港島線的施工進度，以期該段鐵路如期於二零一四年通車。

24. 西港島線把港島線由上環延伸至堅尼地城，建造工程已於二零零九年七月展開，至今進展順利，預計鐵路可於二零一四年如期通車。期間，我們會繼續與中西區區議會及居民就施工進展和相關情況保持緊密的聯繫。

監察南港島線（東段）及觀塘線延線的施工進度，以期兩段鐵路如期於二零一五年通車。

25. 南港島線(東段)是連接港島南北部的新鐵路線，由鴨脷洲海怡半島至金鐘，途經利東、黃竹坑和海洋公園。觀塘線延線把觀塘線由油麻地延伸至黃埔。兩項鐵路項目的建造工程已於二零一一年五月展開，至今進展順利，預計兩條鐵路可於二零一五年如期通車。期間，我們會繼續與各區議會及居民就施工進展和相關情況保持緊密的聯繫。

監察沙田至中環線(沙中線)的施工進度，以期該段鐵路如期分階段於二零一八年和二零二零年通車。

26. 沙中線完成後將會形成兩條策略性鐵路走廊，分別是「東西走廊」和「南北走廊」。「東西走廊」將把西鐵線與馬鞍山線連接起來；而「南北走廊」則把現有東鐵線延伸過海至金鐘站。建造工程已於二零一二年七月展開，至今進展順利。我們預計大圍至紅磡段可於二零一八年通車，而紅磡至金鐘段可於二零二零年投入服務。期間，我們會繼續與各區議會及居民就施工進展和相關情況保持緊密的聯繫。

(三) 道路設施項目

改善行人環境的工程

27. 我們正在本港多個人流暢旺的繁忙地區，例如銅鑼灣、旺角

及元朗，規劃改善行人環境的工程，包括興建行人隧道系統、天橋系統，擴闊行人活動空間等改善計劃。這有助締造較方便舒適的行人環境，鼓勵市民步行。

28. 我們就銅鑼灣的行人隧道計劃，已進行了兩個階段的公眾諮詢，我們會參考公眾的意見，進一步優化行人隧道系統的細節。而旺角行人天橋系統，繼較早前諮詢公眾後，我們正就工程的規劃進行進一步研究，以優化相關設計。至於元朗方面，較小型的改善工程正陸續完成，我們亦會就行人天橋系統的設計諮詢公眾。

29. 長遠來說，在可行環境下並得到社區支持時，我們將增設「行人友善」的空間和通道，吸引市民安步當車。

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

30. 政府訂立了一套全面、客觀及具透明度的評分準則，就「興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統」(簡稱「上坡電梯」)的建議進行評審，以決定為建議的工程項目進行可行性研究的優次；並於二零一零年根據評審制度為當時所收到的 20 項建議作出評估。

31. 經評審後排名最高的十項建議當中，有九項建議的初步技術可行性研究已經完成，而餘下一項建議的初步技術可行性研究亦接近完成。我們會盡快推展被確定為技術上可行的建議。

32. 就其他排名較後的建議，我們會在首十項建議的推展上了軌

道後再作跟進。不過，為回應市民的訴求，我們會檢視是否有加快處理該等建議的空間。

推動「單車友善」的環境

33. 我們會致力在鄉郊、新市鎮和新發展區推動「單車友善」的環境，包括發展新的單車徑網絡和改善現有單車徑及單車停泊設施。土木工程拓展署正繼續在新界發展新的單車徑網絡。在所有工程完成後，我們將有一個總長 105 公里、貫通新界各區的單車徑網絡。此外，運輸署於二零一零年五月委託顧問公司，就在新市鎮使用單車常見的問題進行研究，並已根據顧問公司建議的一系列初步改善措施，於二零一二年五月開始在大埔區進行「先導計劃」，以改善現有的單車徑和單車停泊設施。「先導計劃」於二零一三年年底完成後，我們會按其具體成效和所需資源，並考慮個別地區的實際地理環境及居民意見，訂立推展各項改善措施至其他地區的具體安排及優先次序。

(四) 道路安全

繼續推進打擊毒駕及藥駕以及提升行車安全的措施，以加強道路安全。

34. 當局為打擊毒駕及藥駕行為引入的修訂法例在二零一二年三月中正式實施後已初見成效，在新法例生效的首 7 個月內，已有 17 名司機被起訴。另外，就提升公共小巴安全的修訂法例在二零一二年四月中正式實施後，警方已進行了多次全港性針對公共

小巴營運安全的執法行動，包括調查公共小巴有否超速，以及有否按規定安裝車速限制器等。警方會繼續按法例嚴厲打擊毒駕及藥駕，以及公共小巴司機違法行為。

35. 展望未來一年，我們會落實有關提高新入職公共小巴司機的服務質素的建議，即規定申請公共小巴駕駛執照的人士，均須修習並完成認可的強制職前課程，才可獲發公共小巴駕駛執照。有關建議在上述提升公共小巴安全的修訂法例的審議階段獲得立法會通過。我們計劃在本立法年度提交有關的生效日期公告予立法會審議。

36. 此外，因應近期涉及專營巴士的嚴重車禍事故，運輸署正就專營巴士「車長工作、休息及用膳時間指引」的安排諮詢員工代表的意見，以便作出合適跟進。專營巴士公司亦正檢討車長驗身安排。署方會督促檢討盡快完成；並會按需要作出協調。

促進騎單車安全

37. 我們十分關注近年單車意外有隨着這項活動的普遍化而上升的趨勢。由於近年在沙田及大埔區的單車意外較多，運輸署已委託顧問公司分析在這兩個地區的單車徑上發生意外的記錄，找出較多意外的地點和意外的原因及模式，以期在該等地點採取針對性和切實可行的改善措施，減少意外風險。分析工作已初步完成，顧問公司現正進行改善措施的設計工作，落實措施的工程將於二零一三年至二零一四年初分階段完成。

檢視及更新與車輛安全及車輛規格有關的法例，以加強道路安全。

38. 我們會不時檢視及更新一些與車輛安全及車輛規格有關的法例，以加強道路安全。我們計劃修訂法例，以更新一些與車輛照明及反光體等設備有關的規格。此外，為加強保護乘坐私家車的兒童，我們正考慮就私家車上使用兒童安全帶裝置事宜修訂法例。現行法例要求三歲以下的兒童坐在私家車的前座時，必須使用認可的兒童束縛設備。在參考海外相關的研究和實例後，我們建議所有四歲以下及體重不超過十八公斤的私家車乘客，不論在前座或後座，均須使用認可的兒童安全帶裝置。我們會在今年上半年內向交通事務委員會提出有關建議。

(五) 交通管理

檢討車輛牌照及駕駛執照服務的安排

39. 為改善發出車輛登記細節證明書的安排，為車輛登記冊上載有其個人資料的登記車主提供更大的私隱保障，並確保該等資料獲妥善使用，我們在去年七月就有關的法例修訂建議徵詢了交通事務委員會的意見，並進行了兩個月公眾諮詢。經研究所收到的意見和建議，我們將提出修訂《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第 374E 章)。根據最新的修訂建議，證明書申請人只可在法例列明的情況下獲得個別車輛登記車主的地址和身分證明文件號碼的個人資料。在不需申明用途的情況下，證明書申請人只可獲得車輛登記車主的姓名和 15 項與汽車有關的資料。我們亦建議增設罰則及設立通知機制讓登記車主知悉相關的證明書申請，以進一步

防止登記車主個人資料被濫用。我們將會在短期內就最新的修訂建議諮詢交通事務委員會。

40. 就駕駛執照服務方面，我們正考慮是否調整於申領或續領駕駛執照時申請人須提交「體格檢驗證明書」的年齡限制。我們會廣泛諮詢意見，包括不同持份者及相關專家，並參考其他國家地區的做法和經驗。檢討完畢後，我們會向委員會匯報結果。

運輸及房屋局

二零一三年一月