

# 立法會交通事務委員會

## 二零一四年施政綱領

### 運輸及房屋局 運輸方面的政策措施

#### 引言

二零一四年施政綱領中，政府列舉了來年會推行的措施，本報告概述陸路運輸方面各項政策措施的進展。

#### 鐵路發展

(a) 檢討和修訂《鐵路發展策略 2000》，以期在二零一四年向公眾交代二零二零年之後鐵路項目的發展路向。

2. 鐵路項目對社會、民生及經濟發展影響深遠，從醞釀、構思、諮詢持份者、詳細設計、建造以至落成通車，往往需時十年八載。為了及早規劃二零二零年以後的鐵路發展，政府早前委託顧問進行《鐵路發展策略 2000》之檢討及修訂研究，配合社會最新的發展需要，更新全港的長遠鐵路發展藍圖。為了盡早讓公眾參與討論，與市民共同策劃本港未來的鐵路發展，在過程中，我們進行了兩個階段公眾參與活動。

3. 經參考了兩輪公眾參與活動所收集的意見，顧問工作已大致完成並已擬定具體建議，將於短期內向政府提交最後報告。政府會參考顧問的總體建議，在回應運輸需求、合乎經濟

效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，制定二零二零年以後的鐵路發展藍圖，於今年稍後向社會人士交代新鐵路項目的未來路向。

4. 此外，為了配合政府決定首先放寬薄扶林南面華富邨一帶的限制，在該處發展公營房屋並重建華富邨，我們會積極考慮興建南港島線(西段)，以長遠應付區內新增的交通需求。

**(b) 監督西港島線的建造工程，以期該鐵路線如期於二零一四年通車。**

5. 西港島線把港島線由上環延伸至堅尼地城，建造工程於二零零九年七月展開，至今進展順利，預計鐵路可於今年年底通車。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。

**(c) 監督南港島線（東段）及觀塘線延線的建造工程，以期該兩條鐵路線如期於二零一五年通車。**

6. 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。

- (d) 監督沙田至中環線的建造工程，以期該鐵路線如期於二零一八年和二零二零年分階段通車。**

7. 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。

8. 沙中線開通後，將會成為一條新的鐵路連接新界和市區，預計約有 23%（即每日約 74 000 乘客）由新界往九龍的乘客（包括東鐵線和馬鞍山線），會採用「東西走廊」前往九龍東和香港東，幫助東鐵線的乘客流量作出分流，特別有助紓緩早上繁忙時段大圍至九龍塘的乘客流量高峰。

### **改善道路交通**

- (e) 監督中環灣仔繞道和東區走廊連接路的建造工程，有關道路預期於二零一七年通車。**

9. 中環灣仔繞道和東區走廊連接路對解決港島北岸現時的嚴重交通擠塞情況至為重要。路政署在二零零九年展開建造工程，預計繞道可於二零一七年通車，屆時，從中環駕車前往北角東區走廊只需約 5 分鐘，港島東往來西面各區的交通，將變得更為直接及暢順。

**(f) 籌備落實中九龍幹線，預期於二零一五年動工。**

10. 我們有需要建造中九龍幹線，連接西九龍的油麻地交匯處與東九龍的九龍灣及啟德發展區，為九龍主要東西行幹道的交通作出分流，以有效紓緩現有的交通擠塞問題及應付未來的交通需求。在完成所有關前期工作及獲得立法會財務委員會批出撥款後，我們期望中九龍幹線主體工程於二零一五年展開，預計工程需時五年多。中九龍幹線通車後，預計在繁忙時間取道幹線來往西九龍與九龍灣的車程約為 5 分鐘，與沒有幹線的情況比較，節省多達 25 至 30 分鐘。

**(g) 繼續致力改善各條過海隧道的交通流量分布，並研究和推行加強交通管理的措施，以期減少主要運輸走廊的擠塞情況。**

11. 為改善三條過海隧道的交通流量分布，我們於二零一三年提出三個具體的方案調整紅磡海底隧道和東區海底隧道的收費水平，並進行公眾諮詢。我們正研究公眾諮詢期間收集的意見，並與相關持份者跟進。我們會審慎考慮一系列的因素，包括收到的意見和最新的交通情況等，以制定未來路向。

12. 為幫助減少主要運輸走廊的擠塞，我們會繼續研究引入新科技，包括智能運輸系統，以提升交通管理的成效及加強有效運用這些交通走廊有限的路面。

**(h) 繼續着力重組巴士路線，以提高服務網絡效率、改善服務質素、紓緩交通擠塞和減少路邊空氣污染。**

13. 在過去一年，政府及專營巴士公司更著力進行巴士路線重組。除了透過每年恆常的巴士路線發展計劃進行重組外，亦以「區域性模式」，即以一個地區而非個別路線作為基礎，宏觀地檢視及重組巴士服務，刪減使用量嚴重偏低的路線，引進新路線回應新增需要，加強服務同區的接駁和對外的服務以及轉乘的安排，並盡量提供轉乘優惠，使巴士服務在整體上更能配合區內居民需要的同時，亦能紓緩交通擠塞及減少路邊空氣污染，達致社會共贏的效果。

14. 北區及屯門已完成「區域性模式」重組方案，推行數月以來，大致運作良好。因應北區及屯門的經驗，我們會以此模式陸續重組其他地區的巴士服務，二零一四年會在元朗/天水圍、大埔、青衣及沙田/馬鞍山推展。

15. 與此同時，為使路線重組更易為區內市民所接受，我們會借鑑屯門公路巴士轉乘站的經驗，研究在更多地點設立巴士轉乘站，提供更多及更具吸引力的轉乘路線及轉乘票價優惠，以及更好的硬件設施。例如我們期望可於今年內配合在沙田推行「區域性模式」重組方案，於青沙管制站增設轉乘站。

## 改善行人環境

- (i) 落實二零一二年八月公布的「人人暢道通行」政策，為現有的公共行人通道安裝升降機，讓長者和其他有需要人士通行無阻。在二零一三年首季徵詢區議會的意見後，我們正就各區已選定的優先項目進行初步技術可行性研究。

16. 政府多年來一直應平等機會委員會的建議，推展在公共行人通道（即由路政署維修保養之公共行人天橋、高架行人路和行人隧道）加裝無障礙通道設施（稱為「原有計劃」）。「原有計劃」下約 160 個項目的勘測工作已全部完成，加建工程正按序進行，預計於二零一四年至二零一八年陸續完成。

17. 此外，政府於二零一二年八月推出「人人暢道通行」新政策，市民對此反應踴躍，共建議了在約 250 個公共行人通道加建升降機設施（稱為「擴展計劃」）。我們於去年首季邀請各區區議會就市民建議的區內新項目制定優次。各區議會對新政策普遍十分支持，並已就各區選出三條公共行人通道作優先推行。完成諮詢工作後，我們於去年六月底按照區議會的選擇，開展這些優先項目的技術可行性研究及勘測，有關工作預計一年完成。在完成研究及勘測後，我們將會向區議會匯報研究結果及項目的初步方案。每當一個優先項目被確定為在技術上可行及獲地區支持後，我們會盡快開展設計及建造工程，預計這些優先項目可於約四年內分批完成。

**(j) 推展已確認技術上可行而且排名較前的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目。**

18. 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；並於二零一零年為當時所收到的 20 項建議作出評估，以及向立法會交通事務委員會匯報評審結果。

19. 路政署已分批為首十項建議進行初步技術可行性研究，現正為技術上已初步確認為可行的建議<sup>1</sup>進行勘測及初步設計等程序。排名首位的「慈雲山區行人設施改善工程」項目由於被納入沙田至中環線工程，建造工程已在二零一二年七月展開，現時進展順利，預計於二零一四至二零一六年期間分階段完成。

20. 經審視相關部門的人手，我們認為有空間開展排名第十一位的建議「禾塘咀街至葵興路升降機及行人通道系統」的初步技術可行性研究，研究已於去年第三季展開，預計約需一年時間完成。至於排名第十二位的建議(即「聯安街升降機及行人通道系統」)，我們正為有關工程界定研究範圍，會適時開展初步技術可行性研究的工作。此外，排名第十三位的「月華街行人通道系統」，正由土木工程拓展署透過市區重建局觀塘市中心重建項目進行，工程已於二零一三年第二季展開，預計於二零一五年年底完成。

---

<sup>1</sup> 由於排名第十的建議「荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統」涉及兩個私人危險斜坡，有關的初步技術可行性研究會推遲至業權擁有人完成該兩個私人危險斜坡的維修工程後再進行。

**(k) 在元朗、銅鑼灣及旺角推展建議的行人環境改善計劃。**

21. 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，包括興建行人天橋系統，及擴闊行人活動空間等改善計劃。這有助締造方便舒適的行人環境，鼓勵市民安步當車。

22. 就元朗方面，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及推展與地區人士及有關持份者保持聯繫。至於銅鑼灣的計劃，我們已進行了兩個階段的公眾諮詢，目前正研究公眾的意見，以制定下一步工作。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作進一步研究，以優化相關設計。

**推廣「單車友善」環境**

**(l) 在新界發展全面的單車徑網絡，以改善市民生活質素。我們正於大埔區推行先導計劃，在單車徑實施新的改善措施及加建單車停泊設施。我們已開展另一項顧問研究，探討如何在九個新市鎮推行上述新措施。**

23. 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，並加強單車安全的宣傳教育活動。政府會進一步優化「單車友善」政策，並就此參考海外的相關經驗。目前，我們正於大埔區推行先導計劃，在單車徑實施新的改善措施及加建單車停泊設施，大部分的工程預計在 2014 年上旬完工。

24. 我們亦已開展另一項顧問研究，探討如何在九個新市鎮推行在大埔先導計劃下採用的新措施。研究亦會分析全港多處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。整個研究預計於 2016 年底完成。

### 加強對外陸路交通聯繫

(m) 監督港珠澳大橋本地項目的建造工程，以配合位於內地水域的主橋部分於二零一六年通車的目標。香港口岸和香港接線的建造工程正如期進行。

25. 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。至於香港口岸、香港接線，以及屯門至赤鱗角連接路<sup>2</sup>的工程，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。大橋通車後，會有助加強香港與珠三角西部的交通聯繫，珠三角西部人力和土地資源充裕，能為港商提供拓展內地業務的大量良機。此外，本港旅遊、金融和商業等不同範疇亦均會得益。

26. 為配合大橋在二零一六年開通，粵港澳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，並商議港珠

---

<sup>2</sup> 屯門至赤鱗角連接路分為南面連接路及北面連接路。我們的目標是在二零一六年年底大致完成香港口岸及北大嶼山公路之間的南面連接路，以配合港珠澳大橋主橋開通，並在二零一八年年底或之前完成香港口岸及屯門之間的北面連接路，以適時滿足地區的交通需求。

澳大橋的跨境交通安排。有關研究的範圍包括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、通關便利等。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。

**(n) 監督廣深港高速鐵路香港段的建造工程，目標是於二零一五年完成工程。**

27. 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，工程正推展中，西九龍總站的地基工程已完成，主體結構正在興建中，各段隧道的工程也在進行中，我們的目標是於二零一五年完成高鐵項目香港段的工程。而在工程完成後，還須進行鐵路系統的各项測試和試運行，一般需時六至九個月，以確保鐵路服務安全可靠。

運輸及房屋局  
二零一四年一月