

# 立法會交通事務委員會

## 二零一五施政綱領

### 運輸及房屋局 運輸方面的施政措施

#### 引言

二零一五年施政綱領中，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。

#### 二零一五年施政綱領 – 新措施

##### *第二章 – 土地、房屋和運輸*

- (a) 在推動鐵路發展的同時，開展公共交通策略研究，就涉及其他交通服務的重要課題作深入探討，務求促進各公共交通服務優勢互補，讓市民在享有便捷服務的同時，亦有所選擇。亦會探討輕便鐵路的未來發展路向。

2. 政府過去三次進行整體運輸研究。在 1999 年完成的第三次整體運輸研究訂下以鐵路為客運系統的骨幹、專營巴士為主要載客工具並提供接駁鐵路服務、及其他的公共交通服務大致擔當輔助的大方向及角色定位，至今仍然適用。有見鐵路網絡的擴展對其他公共交通服務的確造成一些影響，我們會通過行將開展的《公共交通策略研究》，就重鐵以外的公共交通服務的角色及定位進行全面而有系統的檢視，亦會研究一些公共交

通行業關注的重要課題，探討如何促進它們之間優勢互補，讓市民享有便捷服務和合適選擇之餘，也讓各公共交通服務互有空間，各有功能。

3. 我們早前(去年 11 月 25 日)已向立法會交通事務委員會簡介《公共交通策略研究》的工作計劃(見附件一)，預計可於本年首季就首個專題研究的課題向事務委員會作出匯報。當《公共交通策略研究》完成後，我們會制訂綜合研究報告。

**(b) 按照於 2014 年 9 月公布的《鐵路發展策略 2014》，在 2031 年前分階段推展七個新鐵路方案，其中會率先就屯門南延線、北環線(及古洞站)和東九龍線展開詳細規劃工作。**

4. 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，以更新全港的長遠鐵路發展藍圖。經參考了兩輪公眾參與活動所收集的意見及作進一步分析後，顧問向政府提交總體建議。其後，我們在 2014 年 9 月 17 日公布《鐵路發展策略 2014》。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，建議在直至 2031 年的規劃期內完成七個新鐵路項目，即北環線及古洞站、屯門南延線、東九龍線、東涌西延線、洪水橋站、南港島線(西段)，以及北港島線。七個建議鐵路方案的初步成本估算約為 1,100 億元(按 2013 年價格計算)。

5. 作為規劃的考慮，我們初步建議這些項目在 2018 年至 2026 年期間落實。政府在決定各鐵路項目的未來路向時，會小

心考慮所有相關因素，並務求在滿足社會不同利益的大前提下取得合理的平衡。我們尤其會仔細考量政府的財政承擔，為每個項目考慮最佳的落實時間和財務安排。另外，就主要為服務新發展區及新房屋發展的鐵路項目而言，鐵路項目的推展時間會視乎有關發展區及新房屋發展的**最新落實時間表**。

6. 當《鐵路發展策略 2014》涵蓋的七個新鐵路項目均完成後，本港鐵路網絡總長度會由 2021 年的 270 公里增至 2031 年的超過 300 公里，車站數目會由 2021 年的 99 個增加至 2031 年的 114 個。這個程度的鐵路覆蓋範圍(即全港約 75%的人口居住的地區和 85%的就業機會)，加上 2031 年以後進一步擴展的潛力，將有利於我們實現 2031 年及往後的**規劃、發展、運輸和環保目標**。

7. 我們將率先就屯門南延線、北環線及古洞站、和東九龍線展開詳細規劃工作。各項目的實際落實事宜，須取決於屆時就其進行的詳細工程、環境及財務研究結果，以及最新的客運需求評估和是否有足夠的資源。在敲定任何新鐵路方案前，我們會就具體走線、車站位置、行人接駁設施、推展方式、成本估算、融資模式，以至實際的推展時間等細節進一步諮詢公眾。

(c) 在發展鐵路的同時，加強政府對香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)的監管，以確保港鐵公司以符合成本效益方式完成新鐵路項目；提供安全可靠的鐵路服務；以及維持公司**整體高水平管治**。

8. 政府明白公眾對港鐵服務有很高的期望。就此，政府會繼續積極履行作為港鐵公司大股東的責任，加強對港鐵公司的監管。我們會要求公司改善內部管理，以確保公司能提供優質服務及做好新鐵路項目的興建工作，及早察識公司於不同範疇所面對的風險及作出必要的改革，以維持公司整體高水平管治。

9. 港鐵公司已於早前公佈在董事局轄下成立兩個新的委員會，分別為工程委員會及風險委員會。兩個新增董事局委員會將有助更深入和聚焦地監督港鐵工程進度和港鐵公司的全面風險管理(包括鐵路服務和維修保養)。此外，鑑於近來推展鐵路項目時所遇到的種種挑戰和經驗，我們已經加強與港鐵公司的聯繫，以期能夠更加掌握工程的進度，並根據港鐵公司就各鐵路項目中的關鍵工程所提交的詳細工程時間表，密切監察各鐵路項目的推展情況，以適時要求港鐵公司及早採取適當的改善措施，依據工程時間表完成新鐵路項目。有關的經驗亦有助於我們將來在《鐵路發展策略 2014》下推展新鐵路項目時的監督工作。

10. 雖然港鐵服務一直維持在國際公認的高水平，近年的鐵路事故數字亦保持平穩，但在鐵路網絡不斷擴展以及列車班次加密的情況下，政府有需要督促港鐵公司適當地投資於系統的維修保養和列車更新，加強監管鐵路服務的安全及可靠性。為此，政府會增加作為法定鐵路安全監管機構的機電工程署的相關人手，以加強安全巡查及監管力度。

## 二零一五年施政綱領 – 持續推行的措施

### *第二章 – 土地、房屋和運輸*

(d) 繼局部撤銷限制薄扶林區發展的行政措施後，研究於六幅政府土地發展公營房屋(包括重建華富邨)，預計可提供約 11 900 個新增公營房屋單位。同時，根據政府已公布的《鐵路發展策略 2014》，建議推展南港島線(西段)，以應付新增公營房屋及區內其他發展帶來的運輸需求。

11. 如上文第(b)項所述，《鐵路發展策略 2014》建議在直至 2031 年的規劃期內完成七個新鐵路項目，包括南港島線(西段)。為了配合政府局部撤銷限制薄扶林區發展的行政措施，我們會因應華富一帶實際的發展和重建時間表，推展南港島線(西段)，以長遠應付區內新增的運輸需求，並盡量釋放周邊地區的發展潛力。

(e) 協調及監督西港島線於 2014 年 12 月局部通車後的餘下建造工程，以期於 2015 年開放西營盤站供市民使用，達到全線通車。

12. 自西港島線於去年 12 月 28 日通車以後，乘客可由上環直接前往西港島線的香港大學站和堅尼地城站，為沿線居民和就業人口提供了來往中、上環和西區的一個便捷選擇。我們將繼續協調及監督西港島線餘下的建造工程，以期西營盤站能在本年第一季落成啟用，並在今年內完成餘下該站奇靈里出入口的工程。

**(f) 協調及監督觀塘線延線的建造工程，以期項目能按港鐵公司提出的修訂目標時間表於 2016 年通車。**

13. 觀塘線延線把觀塘線由油麻地延伸至黃埔，途經何文田，建造工程於 2011 年 5 月展開。根據政府與港鐵公司簽訂的協議，觀塘線延線的目標通車日期為 2015 年 8 月。

14. 由於黃埔站東西大堂之間的月台隧道的挖掘工作尚在進行中，仍要面對遇到地底石質變化的不明朗因素，因此，港鐵公司提出觀塘線延線於 2016 年年中通車的修訂目標時間表仍存在一定的風險。我們將繼續協調及監督觀塘線延線的建造工程，並要求港鐵公司盡快實施有效的緩解措施，特別是針對黃埔站東西大堂之間月台隧道兩端的關鍵挖掘工序，增加機械和人手，及在環境許可的情況下延長挖掘工序的工作時間，以期項目能於 2016 年內通車。

**(g) 協調及監督南港島線(東段)的建造工程，以期港鐵公司致力克服金鐘站的技術挑戰，達到港鐵公司提出的修訂目標時間表，於 2016 年底通車。**

15. 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，建造工程於 2011 年 5 月展開。根據政府與港鐵公司簽訂的協議，南港島線(東段)的目標通車日期為 2015 年 12 月。

16. 由於金鐘站擴建工程需要在現有港島線隧道下進行支撐架工程，以便挖空現有隧道的下方，讓車站擴建部份能夠與南港島線(東段)及沙中線的月台接通。在挖掘過程中發現岩石受風化的程度較預期為少，因而大大增加了挖掘工程的難度。在確保施工安全的大前提下，工程面對相當大的挑戰。目前，港鐵公司需要大幅改善金鐘站的港島線隧道支撐架工程進度，才能達至港鐵公司提出在 2016 年年底開通南港島線(東段)的修訂目標。我們將繼續協調及監督南港島線(東段)的建造工程，並要求港鐵公司盡快實施有效的緩解措施，包括採用爆破方式加快支撐架工程的挖掘工序，以期加快港島線隧道支撐架工程的挖掘進度，使項目能於 2016 年底通車。

**(h)** 協調及監督沙田至中環線(「沙中線」)的建造工程，以期港鐵公司致力追回沙中線「大圍至紅磡段」因土瓜灣站考古工作所引致的部分滯後，讓「大圍至紅磡段」盡可能於 2019 年通車。並因應沙中線「紅磡至金鐘段」按原計劃於 2020 年底完工存在一定的風險，協調及監督港鐵公司檢討通車時間表。

17. 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 2012 年 7 月展開。根據政府與港鐵公司簽訂的協議，沙中線的「大圍至紅磡段」的目標通車日期是 2018 年 12 月，而「紅磡至金鐘段」的目標通車日期是 2020 年 12 月。

18. 根據沙中線環境影響評估報告的建議，並在古物古蹟辦事處(「古蹟辦」)緊密監察下，土瓜灣站考古工作於 2012 年 11 月展開，現場考古工作於 2013 年 12 月底結束。由於承建商在隧道鑽挖機豎井範圍內進行打樁工作時，發現超過 500 個主要是宋代的銅錢，按古蹟辦要求，沙中線承建商的獨立考古專家團隊於 2013 年 12 月在隧道鑽挖機豎井範圍展開額外的考古工作，並於 2014 年 4 月完成。期間發現宋、元時期方形石井及其他殘存石構建築。因此，古蹟辦要求擴展額外考古工作範圍至覆蓋整個車站。有關考古工作於 2014 年 4 月展開並於 9 月完成，期間發現了更多的宋、元時期遺蹟。為配合額外考古工作，港鐵公司當時暫停考古工作範圍的工程。古蹟辦一直向古物諮詢委員會(「古諮會」)滙報有關考古發現。發展局、運輸及房屋局聯同有關部門亦就保育考古發現的方案諮詢古諮會、立法會及區議會。經聽取各方意見後，古物事務監督(發展局局長)於 2014 年 12 月 8 日就有關車站範圍內考古發現的保育方案作出決定。

19. 因應土瓜灣站的擴大考古工作，以及出土文物和遺址的保育安排，估計沙中線「大圍至紅磡段」現時最少有約 11 個月的累積滯後，路政署已指示港鐵公司根據古物事務監督的決定，對土瓜灣站工程的設計和施工進行所需的調整，以配合保育方案和致力追回「大圍至紅磡段」的部分滯後。而「紅磡至金鐘段」的工程，因灣仔北一帶工地交接的滯後，以及為了預留彈性在會展站上蓋興建會議中心而需要進行相應的備置工程，要按 2020 年底完工亦存在一定的風險。我們已要求港鐵公司與會展站建造工程的投標者/承建商探討可行的改善進度措施，盡量減低「紅磡至金鐘段」的延誤。



- (i) 協調及監督廣深港高速鐵路香港段的建造工程，目標是於2017年通車。

20. 政府委託港鐵公司進行高鐵香港段工程的建造和試行運作，工程於2010年1月動工。政府一直以嚴謹的態度，監察委託給港鐵公司設計和建造的工程，期望項目能早日完成並投入服務。

21. 2014年5月，港鐵公司表示新的目標通車日期為2017年年底。在監察及核證顧問的協助下，路政署已完成檢視港鐵公司的高鐵通車修訂工程時間表，認為港鐵公司須抓緊關鍵工程合約的進度，並確保在整個工程期間符合多項主要條件，才可達到修訂工程時間表。我們將會使用該修訂工程時間表監察高鐵香港段餘下工程的進度。

22. 與此同時，港鐵公司於2014年7月告知政府，高鐵香港段項目委託工程最新造價估算為715.2億元。基於港鐵公司提供的資料，路政署在監察及核證顧問的協助下大致完成了對港鐵公司的最新委託費用預算的評估。署方已敦促港鐵公司因應其獨立董事委員會的報告及署方的評估，再次檢視最新委託費用的預算。

23. 另外，港鐵公司獨立董事委員會就高鐵香港段項目延遲通車進行全面檢討，並發表了兩份報告。當中包括一些加強港鐵公司制度及運作的建議，例如港鐵公司董事局應成立

「工程委員會」，監察任何涉及設計及／或建造的重大工程項目等等。其中，如上文第(c)項所述，港鐵公司已於早前公佈在董事局轄下成立工程委員會及風險委員會。政府期望港鐵公司在充分考慮獨立董事委員會委任的兩名專家所撰寫的報告，以及路政署向港鐵公司提出的問題後，早日向政府提交一套完備和切實可行的方案，以期高鐵香港段能依照修訂工程時間表完工和通車。同時，政府希望港鐵公司在工程管理和監督，以及成本控制方面作更好的風險管理。

24. 政府於2014年5月成立獨立專家小組，由退休法官當主席，成員並包括兩名海外工程專家，就港鐵公司在高鐵路段的項目管理和成本控制機制和方式，以至政府對項目的監察機制，進行全面檢視，查找問題及其成因，並提供改善建議。獨立專家小組已完成檢討，並於2014年12月15日向行政長官提交報告。就公布報告事宜，政府須諮詢法律意見。

**(j) 監督原訂於 2017 年完工的中環灣仔繞道和東區走廊連接路的建造工程，以期克服有關挑戰和早日通車。**

25. 中環灣仔繞道和東區走廊連接路(「繞道」)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這項大型及複雜的建造工程，並盡力爭取繞道可於原訂2017年通車。由於未來仍有很多挑戰及難以預計的情況，可能會導致工程延誤，路政署會繼續聯同顧問工程師及駐工地工程人員緊密監察工程進度，並致力採取適當的措施加快工程進度，包括改良施工方法和程序，以期繞道能儘早

通車。繞道通車後，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。

**(k) 監督舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程—第二期的工程，以應付預期在新界北部日增的交通需求。**

26. 另一項主要道路工程項目，是為了應付預期在新界北部日增的交通需求而推展的舊政務司官邸附近道路交匯處至和合石交匯處一段的吐露港公路及粉嶺公路擴闊工程。工程分兩期進行，第一期工程為擴闊舊政務司官邸附近道路交匯處與泰亨之間的一段長約 5.7 公里的吐露港公路，相關工程已於 2014 年 3 月大致完成。第二期工程為擴闊泰亨與和合石交匯處之間的一段長約 3 公里的粉嶺公路，相關工程已於 2013 年 7 月展開。第二期工程原計劃於 2018 年完成，但由於收回及清理土地的程序所需的時間較預期長，現時第二期工程預計於 2019 年完成。

**(l) 籌備落實中九龍幹線，包括進行詳細設計及相關程序，以進一步推展項目。**

27. 我們有需要建造中九龍幹線，以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，以減少九龍主要東西行幹道的交通流量，從而紓緩現有道路的交通擠塞問題及應付未來的交通需求。現正進行有關隧道及道路工程的詳細設計。自建議的道路工程計劃於2013年11月按《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)進行刊憲後，我們一直處理其

後收到的反對意見書。當建議的道路工程計劃獲得授權進行後，我們會爭取資源盡快落實工程。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。

**(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通車。**

28. 港珠澳大橋乃粵港澳三地政府共同建設的首個跨境世紀工程，跨越伶仃洋，由香港口岸至珠澳口岸全長 41.6 公里。大橋應用最先進的工程技術，完成後將是世界上最長橋隧組合的跨海通道。整個大橋項目主要分為兩部分：即由港珠澳大橋管理局在內地水域進行的主橋橋隧工程、以及由粵港澳三地政府各自負責的連接路及口岸工程。

29. 港珠澳大橋在立項時以2016年年底為完工目標，大橋管理局及三地政府均以這個目標推展各項工程。惟港珠澳大橋工程龐大而且複雜，在設計及施工的過程中面對很多技術上的挑戰。無論是大橋主橋工程還是三地的相關工程，均面對各種工程上的困難和工期上的壓力。

30. 大橋管理局及三地政府一直檢視各項工程的進展，並以安全和質量保證為大前提，致力克服和處理有關困難。按照去年第三季對最新工程情況的梳理和評估，由三地政府共同成立的三地聯合工作委員會(「三地委」)認為整個港珠澳大橋項目在2016年年底同步建成存在相當大的困難，並向去年11月下旬舉

行的大橋專責小組會議滙報，該會議由國家發展改革委員會主持、相關中央部委和三地政府代表參與。會議要求三地委及大橋管理局進一步就工期評估進行深入、客觀的分析及論證，以明確大橋的工期目標。

31. 至於香港本地工程，路政署亦作全面評估。按照原訂計劃，香港口岸工程本應在2010年底開始施工，但由於受到環境影響評估(「環評」)報告的司法覆核影響，口岸填海工程要於約一年後即2011年11月才開始施工，而口岸上蓋工程於去年(2014年)4月開始施工。工期因此非常緊張。與此同時，工程又要面對物料供應不穩定、勞工短缺及航空限高、環保限制等施工上的困難及挑戰。香港接線工程按照原訂計劃應在2011年年中開始施工，同樣受到環評報告的司法覆核所影響，工程要推遲到2012年5月才開始施工。除工期緊迫外，工程也面對環保限制、工地地質條件複雜及建築噪音許可證要求等方面的挑戰。

32. 按照現時的進度，加上上述的種種困難及挑戰，看來香港口岸工程以及香港接線工程應未能趕及於2016年年底完工。但就具體的預計完工日期，路政署仍在作全面評估。路政署會聯同顧問工程師和駐工地工程人員緊密監察工程進度，監督承建商，在確保安全與質量下全力推展工程，以配合大橋通車。

33. 為配合港珠澳大橋的開通，粵港澳三地政府組成了跨界通行政策協調小組。該小組現正積極推進有關的政策研究工

作，並商議港珠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，制訂相關交通安排，讓大橋可以配合本地道路系統，發揮最大的經濟和運輸效益。

**(n) 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。**

34. 自 2013 年起，政府與專營巴士公司攜手更著力推動巴士路線重組，包括以「區域性模式」<sup>1</sup>重組路線，使地區整體能有最大得益。屯門及北區的區域性重組在 2013 年開展並已完成。在過去一年，政府及專營巴士公司除了透過每年恆常的巴士路線計劃進行重組外，亦因應屯門及北區的經驗，以「區域性模式」在沙田、大埔、青衣和元朗重組路線。這些重組方案自去年第三季起分階段實施，預計可於今年首季完成。我們會繼續重組巴士路線的工作，使整體網絡效率及服務得以優化。與此同時，借鑑屯門公路轉乘站的經驗，我們在青沙公路收費廣場亦設置了轉乘站，方便乘客轉乘往返新界東和市區，並享有具吸引力的轉乘車費優惠。

**(o) 繼續致力改善道路交通擠塞問題，包括研究和跟進交通諮詢委員會新近提交的建議。**

---

<sup>1</sup> 即以整個地區而非個別路線為基礎，宏觀地檢視巴士服務，理順使用率長期嚴重偏低的服務，亦會按需要加強有需求的服務又或開辦新服務。

35. 政府一直多管齊下，透過改善交通基建、擴展和改善公共交通系統，以及管理道路的使用，以處理道路交通擠塞情況。在管理道路的使用方面，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。

36. 鑑於社會上對道路交通擠塞的問題日益關注，運輸及房屋局局長於去年 3 月邀請交通諮詢委員會(「交諮會」)進行有關道路交通擠塞的研究。交諮會已於去年 12 月向局長提交《香港道路交通擠塞研究報告》(「《報告》」)。《報告》提出一系列短、中、長期建議措施。政府現正仔細研究《報告》的建議，並會在適當時候回應。

**(p) 落實 2012 年 8 月公布的「人人暢道通行」政策，為現有由路政署負責維修及保養的公共行人道安裝升降機，讓長者和其他有需要人士通行無阻。就各區已被區議會選定，其後並獲確定為技術上可行的優先項目，繼續進行詳細設計及監督建造工程。**

37. 政府多年來一直在技術上可行的情況下，在公共行人通道(即由路政署負責維修及保養的公共行人天橋、高架行人道和行人隧道)加設無障礙通道設施，以回應平等機會委員會的建議(稱為「原有計劃」)。當局正繼續推展「原有計劃」餘下的 154 個項目，預計可按進度陸續至 2018 年完成大部份的項目。

38. 此外，政府於2012年8月推出「人人暢道通行」新政策。市民對此反應踴躍，共建議在約250個公共行人通道加建升降機設施(稱為「擴展計劃」)。我們於2013年上半年邀請18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，並已就各區分別選出三條公共行人通道作優先推行(見附件二)。我們已大致完成各區議會選定的公共行人通道的技術可行性研究及勘測工作，並於2014年首季向各區區議會匯報研究結果及各個項目的初步方案。確定為技術上可行並獲區議會支持的項目的詳細設計工作亦已開展，大部份的加建工程項目預計可分階段於2017至2018年完成。

**(q) 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。**

39. 政府於2009年訂立了一套客觀及具透明度的評分準則，就上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(以下簡稱「上坡電梯系統」)的建議進行評審，以決定為當時收到的20項建議的工程項目進行初步技術可行性研究的優次。在有關評審完成後，政府於2010年2月向立法會交通事務委員會匯報結果。初步篩選剔除了兩項建議，並為其他18項建議排名(詳見附件三)。

40. 在18項已排名的建議中，有兩項的建造工程已經展開。排名首位的「慈雲山行人通道系統」，已納入沙田至中環線工程項目，建造工程已在2012年7月展開，預計於2016



年前分階段完成。排名第13位的「月華街行人通道系統」，亦正由土木工程拓展署透過觀塘市中心重建項目落實，建造工程於2013年4月展開，預計於2015年第4季完成。

41. 此外，在排名最高的10項建議中，路政署已完成第2至9項建議的初步技術可行性研究，並正進行不同階段的勘測、設計及相關準備工作。至於排名第10的「荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統」的初步技術可行性研究顯示，該項目涉及兩個危險的私人斜坡。待有關業主修妥那些斜坡後，路政署會再次考慮該項目。

42. 政府原來的計劃是分批為經評審後排名最高的10項建議進行初步技術可行性研究，及待該10項建議的推展上了軌道後，再跟進排列其後的建議。及後，經審視相關部門的人力資源後，我們開展了排名第11位建議「大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統」及第12位建議「聯安街升降機及行人通道系統」的初步技術可行性研究，並已分別於2014年第2季和第3季完成。路政署現正準備聘請顧問進行該兩項系統的勘測及初步設計工作。我們會繼續爭取資源盡快落實尚未動工的上坡電梯系統建議。

**(r) 在元朗、銅鑼灣及旺角推展建議的行人環境改善計劃。**

43. 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，其中包括興建

行人天橋系統，及擴闊行人活動空間等計劃。這有助締造一個方便舒適的行人環境，鼓勵市民安步當車。

44. 就元朗方面的計劃，我們正推展較小型的改善措施，包括在路口擴闊行人過路處及行人道等，其中七項措施已經完成，其餘兩項預計於2015年內完成。而擬建由西鐵朗屏站向南伸延至教育路的行人天橋這項較大型的改善措施，其勘測及詳細設計工作於去年12月展開，預計需時約兩年完成。

45. 至於建議的旺角行人天橋系統，我們已於2013年10月開展進一步的勘查研究工作，範圍包括評估擬議行人天橋系統的預計使用量、在建造期及運作期間的交通影響、環境影響，以及對地下公用設施的影響等。有關工作預計需要約兩年完成。

46. 2014年《施政報告》提出在包括銅鑼灣及跑馬地在內的策略性地區進行地下空間發展的先導研究；有關工作由發展局負責。由於在地理上該先導研究涵蓋建議的銅鑼灣行人隧道系統，因此我們認為應視乎先導研究的結果，再行檢討原有擬議行人隧道系統的需要，以及推行的方案和時間表。我們已於去年6月向灣仔區議會轄下的發展、規劃及交通委員會交代有關情況。在現階段，我們正推展獲該委員會支持的短期措施(例如擴闊行人過路處)，以改善擬議行人隧道沿線在地面上的行人環境。有關工程預計可於今年內完成。

(s) 我們在大埔區推行了先導計劃，在該區的單車徑實施新的改善措施及加建單車停泊設施。我們現正檢討計劃的成

效，並探討如何在九個新市鎮推行上述新措施。

47. 我們會繼續致力在新市鎮和新發展區推動「單車友善」的環境，包括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。我們在大埔區推行了先導計劃，在該區的單車徑實施新的改善措施及加建單車停泊設施。我們現正檢討計劃的成效。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。

### **第三章 — 扶貧及為弱勢社群提供支援**

**(t) 研究如何令殘疾人士能更方便地使用交通服務。**

48. 政府一直致力鼓勵公共交通營辦商提供能便利殘疾人士使用的公共交通服務。在專營巴士方面，現時超過七成半的車輛已採用低地台設計，可供使用輪椅人士上落。預計在2017年，全部巴士在運作條件許可下<sup>2</sup>均會採用此設計。政府亦一直支持業界引入可供輪椅上落的的士。就鐵路服務而言，現時所有港鐵車站均設有最少一條無障礙通道，並有約九成車站已安裝升降機連接車站大堂至地面、或因車站大堂設於地面、設有斜道供輪椅進出、或乘客可使用附近商場或車站升降機進入車站而無需安裝。預計在2018年，除天后站

---

<sup>2</sup> 大嶼山部分路段因陡斜和有急彎，不適宜使用低地台巴士。

外，其餘港鐵車站均會設有升降機(或因上述原因而無需安裝)，方便乘客由車站大堂直達地面。

49. 在將開展的《公共交通策略研究》中，我們也會透過專題研究，在顧及實際運作、客觀條件(如車廂空間、載重)及長遠財務可行性等因素下，檢視如何能更方便殘疾人士使用公共交通服務。

運輸及房屋局

二零一五年一月

## 《公共交通策略研究》的工作計劃

《公共交通策略研究》分為《角色定位檢視》及《專題研究》兩個部分。

### (一) 《角色定位檢視》

2. 《角色定位檢視》會深入探討在鐵路作為公共交通服務的骨幹及其網絡進一步擴展下，包括專營巴士、公共小巴、的士、非專營巴士、輕鐵、電車及渡輪在內的各公共交通服務的角色定位。主要的研究議題包括：

- (a) 檢視在第三次整體運輸研究確立的公共交通服務的角色定位依然適用的程度。在檢視過程中，我們須顧及公共交通系統得來不易的多元選擇及經營生態的平衡；
- (b) 因應(a)項研究的結果及經考慮過各公共交通營辦商的營運現況後，檢視各種服務應否作出一些調整，以維持公共交通服務的長遠健康發展。主要研究的議題會包括過往立法會、業界及市民曾提出的課題，例如：
  - (i) 專營巴士服務：一方面推進巴士路線重組優化，提高網絡效益；另一方面，在顧及對其

他公共交通服務的影響之下，探討專營巴士透過開辦不同種類的新服務(如點對點特快路線、不設企位、設有更多設施(如無線上網)的優質服務等)以開拓客源是否可行可取；亦會探討安裝實時巴士報站系統以提升服務水平是否可行可取。在考慮過程中，我們會小心評估建議對行業長遠營運及財務的影響，以及乘客對此類新服務的需求；

- (ii) 小巴服務：在顧及對其他公共交通服務的影響之下，探討增加公共小巴乘客座位數目是否可行可取。我們會小心評估其對行業長遠營運及財務的影響，以及對其他公共交通服務及路面交通管理的影響。為及早處理這議題，我們會先在《專題研究》中立一專題深入討論現況及聽取議員的意見；
- (iii) 的士服務：在顧及對其他公共交通服務的影響之下，探討推出新的士服務種類是否可行可取。舉例而言，過往曾有立法會議員建議引入優質房車的士服務，以滿足乘客不同的需要。但由於本港現時也有其他種類的租車服務可供市民選用，我們須小心評估建議對的士供求以至對其他業界的影響，以決定建議是否可行可取；
- (iv) 非專營巴士服務：現時全港有 7 000 多輛非專

營巴士，為市民提供包括遊覽服務、酒店服務、學生服務、僱員服務、國際乘客服務、居民服務及合約式出租服務在內的不同類別的服務。目前，非專營巴士的收費不受規管，服務能靈活滿足市場的需要，整體運作大致良好。惟當中的校巴服務可能已出現了供應稍為緊張的情況，因此我們會在《專題研究》中深入探究校巴服務的問題。至於其他類別的非專營巴士服務，供求大致平穩，但考慮到未來新基建的落成，我們會研究是否需要因應新需求而在營運上稍稍適度增加彈性；

- (v) 輕鐵長遠的發展問題：立法會交通事務委員會曾提出輕鐵長遠的發展問題。我們會進行深入研究。涉及的主要課題包括(一)輕鐵按原有設計提升載客量的可行性；(二)為現有輕鐵系統作出提升而增加載客量的可行性；(三)新界西北長遠對公共交通服務的需求；(四)包括輕鐵在內的各公共交通服務在滿足這需求時應當及可以發揮的作用；及
- (vi) 電車服務：探討新式電車在未來新發展區提供服務較之於以其他交通工具提供公共交通服務是否可行可取。

## (二) 《專題研究》

3. 《專題研究》會就現時公共交通業界較為關注、有迫切性而須優先處理的八個課題會深入探討。研究議題包括：

- (a) **專營巴士服務**：檢視如何從路線重組優化、加強監察及跟進脫班情況，以提升專營巴士的服務水平；
- (b) **的士燃料附加費的研究結果**：政府在處理的士收費調整申請時，一向會全面考慮包括燃料成本在內的各項成本及收入項目的變動。這安排一直能顧及和平衡不同持份者的需要和實際的營運情況。儘管如此，燃料成本變動對的士的營運帶來一定的壓力，有業界人士因而希望政府實施燃料附加費，令的士在恆常的票價調整機制之外，另有渠道隨燃料價格變動而增加收費。不過，徵收燃料附加費變相把燃料成本的變動直接轉嫁乘客，這是否最合適的安排，政府必須小心考慮，社會亦須作出充分討論。運輸署已展開研究海內外實施及不實施附加費的經驗，和引進附加費所帶來的影響等事宜，並會按研究結果再考慮如何繼續作出跟進；
- (c) **的士服務情況**：在顧及對其他公共交通服務的影響下及經考慮過新鐵路路線及各項主要基建的落成之後，檢視的士供應是否能滿足需求；



- (d) **校巴服務**：在顧及非專營巴士服務的供求情況，檢視現行發放學童服務批注的安排能否滿足需求；
  
- (e) **公共小巴座位數目**：業界早前曾提出小巴座位應由現時16個增至20至24個。若小巴全數按此增加座位，載客量會增加25%至50%，這相等於增加約1 087至2 175輛16座位小巴，而上調小巴座位數目施行亦須修改法例。我們會以專題分析這課題的現況及聽取立法會議員及業界的意見。所收集的意見會透過《角色定位檢視》作分析，以決定在小心評估建議對行業長遠營運及財務的影響以及對其他公共交通服務及路面交通管理的影響下，增加座位數目的建議是否可行可取；
  
- (f) **公共小巴數目的法定上限**：根據《公共小巴(數目限定)公告》(香港法例第374K章)，可獲登記的公共小巴數目總數為4 350部。此公告有效期至2016年6月20日。在顧及對其他公共交通服務的影響及小巴的座位數目等因素下，我們會評估公共小巴的供求情況，以決定是否須要調整公共小巴數目的限定總數；
  
- (g) **渡輪的角色及長遠財務可行性**：政府會為六條主要離島渡輪航線在2014年年中至2017年年中的三年牌照期內提供特別協助措施一事進行中期檢討。屆時，政府將會一併檢討渡輪在公共交通服

務中的角色及維持長遠財務可行性的安排；及

- (h) **方便殘疾人士使用的交通設施**：在顧及實際運作、客觀條件(如車廂空間、載重)及長遠財務可行性等因素下，檢視如何能更方便殘疾人士使用公共交通服務。

「人人暢道通行」計劃  
 「擴展計劃」下的優先項目名單—  
 54 個地點（每區三個），共涉及 57 個項目<sup>1</sup>

項目	區域	路政署 結構編號	位置
<b>(a) 在 2014-15 年度，一個優先項目 (NF295) 的加建工程已展開，另一個優先項目 (HF142) 的加建工程將會展開</b>			
<b>香港島</b>			
1	中西區	HF142	橫跨干諾道西至中山紀念公園
<b>新界</b>			
2	北區	NF295	橫跨新運路近上水廣場
<b>(b) 在 2015-16 年度，預計有 45 個優先項目的加建工程將會展開</b>			
<b>香港島</b>			
1	中西區	HF46	橫跨水坑口街近摩羅下街
2	東區	HF63	橫跨柴灣道近山翠苑
3		HF163	橫跨小西灣道近富欣道
4	南區	HF104	橫跨香港仔海傍道近南寧街
5		H186	連接田灣海旁道及田灣山道的高架行人道
6		HS9	橫跨堅拿道東近體育路
7	灣仔	HF85	在怡和街、邊寧頓街與糖街的交界處
8		HF154	橫跨告士打道及波斯富街近信和廣場
<b>九龍</b>			

<sup>1</sup> 各區議會分別選出三條公共行人通道（地點）作優先推行，即總共 54 個公共行人通道（地點）；但當中部份公共行人通道（地點）涉及多於一個結構編號（項目），因此共有 57 個優先項目。

項目	區域	路政署 結構編號	位置
9	九龍城	K14	培正道天橋橫跨公主道
10		KF102	橫跨紅磡南道近紅菱街及黃埔街
11		KF106	橫跨紅磡南道近紅磡道
12	觀塘	KF90	橫跨鯉魚門道近翠屏道
13		KS56	橫跨觀塘道近定安街
14	黃大仙	KF58	橫跨龍翔道近馬仔坑道
15	油尖旺	KF88	沿西九龍公路下方橫跨渡船街及窩打老道
16		KF89	橫跨渡船街與登打士街交界
17		KF94	橫跨櫻桃街、渡船街及塘尾道
<b>新界</b>			
18	葵青	NF51	橫跨青山公路—葵涌段近和宜合道
19		NF72A	橫跨葵富路近葵義路
20		NF229	橫跨青山公路—葵涌段、葵涌道及梨木道交界
21	離島	NS230	橫跨順東路近大嶼山北區警署
22		NF328	橫跨裕東路及松仁路
23		NF332	橫跨裕東路近東涌下嶺皮
24 – 25	北區	NS51 & NS128	橫跨馬會道近天平邨天美樓及智順里
26		NF134	橫跨粉嶺公路近港鐵粉嶺站
27	西貢	NF193	橫跨寶琳北路近林盛路
28		NF309	橫跨寶寧路近寶順路
29		NF336	橫跨唐明街近尚德商場
30	沙田	NF73	連接排頭街及沙田港鐵站

項目	區域	路政署 結構編號	位置
31		NS287	橫跨馬鞍山路及恆泰路近馬鐵大水坑站
32		NF316	橫跨車公廟路及美田路迴旋處
33	大埔	NF156	橫跨大埔公路—元洲仔段近廣福邨
34		NF191	橫跨汀角路連接大元邨及富亨邨
35		NS87	橫跨安埔路近南運路及新興花園
36	荃灣	NF186	橫跨大涌道近香車街
37		NF251	橫跨楊屋道及馬頭壩道
38		NF288	在西樓角路近港鐵荃灣站 A 出口
39	屯門	NS42	橫跨屯興路近屯門公路
40		NF174	橫跨屯門公路連接青杏徑及新和里
41		NF315	橫跨龍門路近龍門輕鐵站
42 – 43	元朗	NF148 & NF306	連接元朗廣場及朗屏西鐵站
44		NF305	橫跨青山公路及朗樂路近西鐵元朗站
45		NF376	橫跨屏廈路近天水圍西鐵站 B 出口
<b>(c) 其餘的 10 個優先項目在完成研究及設計工作，並獲區議會支持後，將盡快展開加建工程</b>			
<b>香港島</b>			
1	中西區	HF135	沿閣麟街近敦和里
2 – 3	東區	HF92 & HF92A	橫跨東區走廊近鰂魚涌公園
4	南區	HF105	橫跨香港仔海傍道近逸港居
<b>九龍</b>			
5	觀塘	KF109	橫跨順利邨道近順利邨公園
6	深水埗	KF69	橫跨荔枝角道及東京街

項目	區域	路政署 結構編號	位置
7		KF97	橫跨大埔道近大窩坪道
8		KS52	橫跨達之路近桃源街
9	黃大仙	KF56	橫跨新清水灣道近彩雲商場 2 期
10		KF76	橫跨鳳德道近龍蟠街

18 項已排名的上坡電梯系統建議項目名單

排名	建議	備註
1	慈雲山行人通道系統	該通道納入沙田至中環線工程項目中落實
2	寶馬山行人通道系統	已完成初步技術可行性研究
3	青衣長亨邨升降機及行人通道系統	已完成初步技術可行性研究
4	磅巷行人扶手電梯及行人通道系統	已完成初步技術可行性研究
5	葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統	已完成初步技術可行性研究
6	葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統	已完成初步技術可行性研究
7	葵涌麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統	已完成初步技術可行性研究
8	近竹園北邨行人通道系統	已完成初步技術可行性研究
9	窩打老道山升降機及行人通道系統	已完成初步技術可行性研究

10	荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統	該項目的初步技術可行性研究結果顯示，該項目涉及兩個私人擁有的危險斜坡。路政署會在有關業權人完成修葺危險斜坡至令人滿意的情況後，再處理該項目。
11	大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統	已完成初步技術可行性研究
12	聯安街升降機及行人通道	已完成初步技術可行性研究
13	月華街自動扶梯連接系統	該計劃正由土木工程拓展署透過觀塘市中心重建項目落實
14	康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統	在排名較高的建議的推展上軌道後，我們會跟進此建議
14	荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機系統	醫院管理局正進行土質勘測
16	富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統	在排名較高的建議的推展上軌道後，我們會跟進此建議
17	興盛路至大窩口道升降機及行人通道系統	在排名較高的建議的推展上軌道後，我們會跟進此建議
18	沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統	在排名較高的建議的推展上軌道後，我們會跟進此建議