

立法會交通事務委員會

二零一七年施政報告及施政綱領

運輸及房屋局  
運輸方面的施政措施

引言

2017 年《施政報告》和《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。

二零一七年施政綱領 – 新措施

第二章 – 土地、房屋和運輸

(a) 公共交通策略研究

2. 政府在 2014 年年底逐步展開《公共交通策略研究》。研究分為《角色定位檢視》及《專題研究》兩部份，就重鐵以外的公共交通服務的角色及定位進行全面及有系統的檢視，亦研究一些公共交通行業關注及較為迫切的重要課題。目的是在重鐵網絡進一步擴展下，優化目前的公共交通佈局，確保能維持其長遠、均衡、便捷、多元及可持續的發展。

3. 有見公眾對的士及公共小巴服務的關注，我們在《角色定位檢視》下優先檢視這兩項服務。公共小巴服務的研究已完成，當中建議將公共小巴（即專線小巴及紅色小巴）的座位數目上限由 16 個增至 19 個，以提升公共小巴的整體載客量去應付尤其在繁忙時間的乘客需求。我們已於 2016 年 12 月向委員會匯報研究結果及執行細節，並諮詢委員意見，現正籌備所需的修例工作。與此同時，我們正探討如何優化個人化點對點交通服務（包括推出「優質的士」的建議），以滿

足不同乘客群組的需求，並於 2016 年 6 月向委員會匯報研究的工作進度及諮詢委員的意見。我們計劃於 2017 年首季內向委員會匯報。運輸署亦一直與的士業界保持緊密溝通，協助其提升普通的士的服務質素，以回應乘客訴求。現時市場出現更多營辦商依法以「包車」形式提供較高質素、可供預約的的士服務，該等車廂較大和設備較佳的車輛數目已由 2015 年初的 20 部增加至現時超過 150 部。

4. 此外，我們已分別在 2014-15 及 2015-16 立法會年度內，就全部八個《專題研究》課題向交通事務委員會作出匯報，這些課題包括專營巴士的服務水平、校巴服務、公共小巴座位數目、的士供應、的士燃料附加費、公共小巴數目的限定總數、檢討渡輪服務及公共交通服務無障礙設施。

5. 整項《公共交通策略研究》預計於今年年中完成，屆時會公布綜合報告。

#### **(b) 推展運輸基建項目**

6. 因應香港的社會和經濟發展，以及交通需求的變化，我們須適時推展運輸基建項目以完善本地的交通網絡。我們將落實興建中九龍幹線，以連接西九龍的油麻地交匯處與東九龍的九龍灣及啓德發展區，提升九龍主要東西行幹道的交通容量，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。中九龍幹線與將軍澳－藍田隧道、以及規劃中的 T2 主幹路將組成六號幹線，連接西九龍至將軍澳。將來通車後，預計在繁忙時間取道中九龍幹線來往西九龍與九龍灣的車程約為五分鐘，與沒有中九龍幹線的情況比較節省約 25 分鐘。我們會爭取在本立法年度內就中九龍幹線的建造工程獲得撥款，以期於 2017 年下半年展開建造工程，預計在 2025 年完成。

#### **(c) 進行十一號幹線的可行性研究**

7. 因應新界西北的長遠發展，包括洪水橋新發展區和元朗南發展區的規劃，我們將推展十一號幹線連接新界西北地區和市區，以應付更大的交通需求，同時提升大嶼山和機場島的「對外連接」。十一號幹線項目可在青馬大橋和興建中的屯門至赤鱸角連接路以外，提供第三條往來大嶼山的策略性通道，從而加強通往機場道路網絡的穩健性。建議的十一號幹線將連接北大嶼山和元朗，規模龐大，從構思、諮詢持份者、詳細設計、進行環境影響評估、處理土地事宜、完成相關法律程序、以至實際建造，預計需時十多年。為了早日啓動相關工作，我們將就十一號幹線展開可行性研究，並計劃於本年第一季就進行有關研究所需的撥款尋求本委員會的支持。

#### **(d) 提升公共交通配套設施**

8. 政府一直推行以公共交通為本的政策。現時超過九成出行人次使用公共交通服務，每天達 1 200 萬人次。我們會繼續致力提高公交服務水平，提升配套設施（包括改善乘客候車環境及提供方便的轉乘設施等）。

#### **(e) 改善公共運輸交匯處及渡輪碼頭的試點項目**

9. 為了讓市民有更佳的候車候船的環境，我們計劃改善現有有蓋公共運輸交匯處及渡輪碼頭，使這些設施的外觀及設備與時並進，切合市民的使用需要。初步構思是以一個有蓋公共運輸交匯處及一個渡輪碼頭作為試點項目，並會探討包括增設方便乘客的設施（如無線上網服務、洗手間、乘客資訊版、自動販賣機、便利店及座椅等）、翻新外貌及加強照明等改善範圍。待試點項目完成後，我們會視乎效果及乘客反應，考慮翻新更多有蓋公共運輸交匯處及渡輪碼頭，並研究在政府日後新建的同類項目採用該等新標準。

#### **(f) 資助電車公司以新技術更換主要路段的電車軌道**

10. 現時每天有約 18 萬人次使用電車服務。電車不但為市民提供公共交通服務，亦深受旅客歡迎。定期更換已磨損的路軌對維持電車營運效率和提供安全電車服務十分重要。為減輕因更換電車路軌工程對地區交通造成的影響，並為乘客提供更舒適的服務，政府已預留約 2,000 萬元<sup>1</sup>，由 2017/18 至 2019/20 財政年度起，以配對方式於三年內資助香港電車有限公司（電車公司），加快在主要彎位和路口以新技術<sup>2</sup>更換路軌。工程三年內完成，預計可更換約 2.4 公里的路軌<sup>3</sup>。

11. 現時電車公司已在筲箕灣總站採用新技術更換了約 80 米的路軌，市民反應普遍良好。為加快在主要彎位和路口以新技術更換路軌，政府將向電車公司就更換該些路段路軌提供資助。政府的資助只包括以新技術更換路軌的工程費用及所需的物料費用，所提供的資助將會在運輸署的相關財政年度預算內反映。至於新路軌日後的日常保養和維修開支則由電車公司承擔。運輸署預計可於今年年中開始接受電車公司申請資助。而更換路軌工程預計在今年第四季開展。

### (g) 離島渡輪服務

---

1 根據電車公司以新技術更換筲箕灣總站的路軌開支計算，以新技術更換路軌每 1 米的成本為 16,730 元。由於有 2 350 米路軌適合以新技術更換，更換的總成本為 39,316,000 元。在配對方式下，電車公司每承諾更換一米路軌(以一對為計算單位)，政府會以發還款項方式提供資金更換額外一米路軌，故政府提供的總資助額為 19,658,000 元。

2 新技術為「路軌塗層技術」。有別於傳統直接以混凝土包裹路軌的方式，新技術以具彈性的環保橡膠物料塗層先包裹路軌，然後才把路軌安裝在混凝土上。日後如需再更換同一路段的路軌時，只須簡易地透過鑽孔來移除該段被橡膠塗層包裹的磨損路軌，而無須挖掘和重鋪路面，這能有效縮短更換路軌工程的時間，亦能減低對周邊交通的影響。新技術能延長路軌使用年期，並且能有效增加路軌的避震能力，減少行車時所產生的噪音，為乘客帶來更舒適的服務。

3 運輸署及電車公司已物色到 20 個彎位（共 1 584 米）及 10 個主要路口（共 766 米）以新技術更換路軌，合共長約 2.4 公里，佔電車路軌總長度（共 29 公里）約 8%。

12. 政府將繼續為六條主要離島渡輪航線<sup>4</sup>提供特別協助措施，好讓居民不用負擔過高票價。此外，政府會在下一個三年牌照期（2017至2020年）的中期檢討（2019年上半年）中檢視特別協助措施是否為維持渡輪財務可行性的最佳長遠營運模式，當中包括延長牌照期，以及研究由政府擁有船隊而外判營運服務的利弊，目標是確保提升服務質素，並維持財務可持續性及相應合理的票價水平。

### **(h) 港鐵票價調整機制**

13. 我們正與港鐵公司共同檢討港鐵票價調整機制。今次檢討的大方向，是務求在保留一個具透明度、建基於公開、客觀數據及以直接驅動方程式為基礎的票價調整機制的前提下，使機制的運行能在維持港鐵公司作為上市公司應有的財政穩健的同時，亦能更充分回應市民對票價調整與港鐵公司利潤的關係及市民負擔能力的關注。

14. 我們期望檢討工作在今年上半年完成，港鐵票價會於2017年6月起按新票價調整機制調整。

### **(i) 紓緩道路交通擠塞**

15. 政府非常重視處理道路交通擠塞問題。我們決定多管齊下，並正按部就班推行交通諮詢委員會早前在《香港道路交通擠塞研究報告》中提出的一系列短、中、長期建議。當中包括：就在中環及其鄰近地區推行電子道路收費先導計劃進

---

<sup>4</sup> 由新世界第一渡輪服務有限公司營辦的航線：

- (1) 「中環－長洲」；
- (2) 來往坪洲、梅窩、芝麻灣及長洲的「橫水渡」；及
- (3) 「中環－梅窩」航線。

由港九小輪控股有限公司的三家附屬公司營辦的航線：

- (4) 「中環－坪洲」；
- (5) 「中環－榕樹灣」；及
- (6) 「中環－索罟灣」航線。

行深入的可行性研究；研究控制車輛增長；及在今年內開展優先處理商用車輛的泊車位供求的檢討，以期制定適合的措施配合商用車輛的泊車需求。此外，我們已就三條過海隧道及三條連接九龍及沙田的隧道的交通流量合理分布的整體策略展開研究，並將於 2017-18 立法年度把擬議的具體隧道費調整方案提交立法會交通事務委員討論。為打擊違例泊車，我們將於今年第一季把調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款額的修例建議提交立法會審議。警方亦會繼續針對導致交通擠塞的違規行為加強執法。

## **(j) 無障礙運輸**

16. 為方便輪椅人士使用公共小巴，政府與專線小巴營辦商已物色到可供輪椅上落的低地台新小巴車款，並將於三條醫院路線<sup>5</sup>引入作測試。運輸署和營辦商現正就車款的各項細節，包括尺寸大小及輪椅出入口的位置等，作詳細研究。如該等低地台小巴車款超出現時本港公共小巴 7 米的法定長度上限，運輸署署長會考慮向個別車輛型號酌情豁免車長限制，讓該等低地台小巴可於香港試行。試驗計劃預計在今年下半年開展。

17. 現階段營辦商會自行購置和營運車輛。待試驗計劃開展後，我們會與營辦商檢討車輛的運作成效，包括技術操作的可行性、維修保養及乘客意見等。如經檢討後確定試驗計劃可行可取，我們會與業界商討進一步推廣低地台小巴。

## **第五章 — 環境及保育**

### **(k) 應對氣候變化及節約能源**

#### **推動「香港好·易行」**

---

<sup>5</sup> 三條擬作測試的路線包括途經瑪麗醫院、威爾斯親王醫院以及聖德肋撒醫院的專線小巴路線。

18. 為了鼓勵市民「以步當車」，連接公共交通，我們會積極推動「香港好·易行」。這不單是政府應對氣候變化重要的一環，同時可鼓勵市民實踐健康生活，促進社區互動，以及構建長者友善社區。為此，我們將以綜合的策略，整合過往為建設「行人友善」環境所做的工作，循四個主題方向（即「行得醒」、「行得通」、「行得爽」及「行得妥」）推出一系列新措施<sup>6</sup>。

19. 為了提供清晰方便的資訊，讓市民可「行得醒」，我們將參考海外經驗，設計清晰易用的行人地圖及指示標誌，並加強發佈較大型行人網絡的資訊。同時，為完善步行網絡令市民「行得通」，我們會研究進一步完善金鐘及灣仔現有的行人網絡，以及將西營盤中山紀念公園，連接至現時位於中環一帶的行人天橋。我們亦會研究提升其他行人網絡的暢達性，以加強地面行人路、行人天橋及行人隧道的連繫。此外，我們會繼續推展上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統各項目，以及在 2017 年年底展開檢討及改善上述系統項目建議的評審機制的研究（見下文 37-39 段）。

20. 為了締造舒適寫意的步行環境讓市民「行得爽」，我們會研究放寬《運輸策劃及設計手冊》中有關在公共行人通道加設上蓋的要求，並在全港選取兩個地區作試點，研究及試行創新及舒適的步行環境。我們亦會視乎資源美化若干行人天橋和隧道。最後，為提供安全高質的步行環境以確保「行得妥」，我們會檢討及更新現時有關行人環境及設施的規劃準則及設計，例如綠化行車道及行人路、行人路及緩衝地帶的寬度、行人過路設施、無障礙設施，以及路邊設施如街燈、欄杆及街道設施等。我們亦會與持分者如港鐵公司攜手合作，共同推動易行措施。我們的目標，是要提升我們城市的

---

<sup>6</sup> 我們已預留約 2,160 萬元在 2017-18 至 2021-22 期間進行「香港好·易行」的顧問研究，當中約 1,700 萬作研究、400 萬作公眾參與活動，其餘費用作應變及其他開支。有關款項會在相關年度的預算中反映。

整體易行性，利便香港市民出行、連繫及享用，並讓步行成為香港作為可持續發展城市的重要部分。

## 二零一七年施政綱領 — 持續推行的措施

### 第二章 — 土地、房屋和運輸

#### (I) 跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究

21. 我們將根據《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》研究及其公眾參與活動的結果，就本港 2030 年以後的規劃方向，推展跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究，當中包括對大嶼山、新界西北和新界北部等地區發展所需的運輸基建進行探討，以期初步敲定有關基建的佈局，以及因應人口及就業分佈的變化，建議有關基建的落實時間表，使大型運輸基建的規劃配合香港整體長遠土地發展的需要，為本港帶來最大的效益。我們計劃於今年第二季就進行有關研究所需的撥款尋求本委員會的支持。

#### (m) 發展鐵路

22. 觀塘線延線及南港島線（東段）均分別按港鐵公司的修訂目標如期於 2016 年第四季（10 月）及 2016 年年底通車，為相關地區的市民提供方便、快捷的鐵路服務。

23. 至於沙田至中環線（沙中線），早前因土瓜灣站考古發現所導致十一個月的延誤，加上其他工程因素，令項目的完工通車時間延遲一年，即「大圍至紅磡段」延至 2019 年年底及「紅磡至金鐘段」延至 2021 年。現在，在工程團隊的努力下，於「大圍至紅磡段」實施的追回進度措施漸見成效，因此，預計可以提前至大約 2019 年年中完成。但「紅磡至金鐘段」仍維持以 2021 年為通車目標。我們將繼續協調及監督沙中線的建造工程，以期項目能按上述的修訂目標通



車。

24. 就長遠鐵路發展而言，我們已按照《鐵路發展策略 2014》初步建議的落實時間表，就北環線（及古洞站）、屯門南延線、東九龍線，以及東涌西延線（及東涌車站）四個項目的落實事宜，邀請港鐵公司提交建議書。我們亦會繼續按照《鐵路發展策略 2014》中建議，逐步推展餘下三個新鐵路項目（即洪水橋站、南港島線（西段），及北港島線）。然而，各項目的實際落實事宜，仍須取決於有關的詳細工程、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，進一步諮詢公眾及相關區議會。

## **(n) 改善道路交通**

### **中環及灣仔繞道和東區走廊連接路**

25. 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路（繞道）這項大型而複雜的建造工程自 2009 年年底展開後，遇到不少未能預計的困難和風險，包括在維持北角段東區走廊正常運作的情況下進行複雜的天橋重建及改善工程、須在灣仔北的一段工程範圍內移走於海床發現的大型金屬物體、較預期多的惡劣天氣情況、較預期複雜的地質情況等。鑑於繞道工程進度受制於上述困難和風險，因此未能按原訂計劃於 2017 年通車。

26. 由於需要在繞道隧道內進行安裝、測試及整合各個複雜的機電系統等非常繁重和極具挑戰的工序，工程仍面對各種潛在風險，對繞道工程的建造進度和通車日期造成影響。路政署連同工程顧問會緊密監察工程進度，並評估風險對工程的影響，敦促承建商作出應對的施工修訂和措施，使繞道可於 2018 年年底或 2019 年第一季全面通車。當繞道通車後，從中環駕車前往北角東區走廊只需 5 分鐘，往來港島東及西面各區的交通將變得更為直接及暢順。

## 將軍澳－藍田隧道

27. 我們於去年 6 月得到立法會財務委員會批准撥款後，將軍澳－藍田隧道建造工程的首兩份合共 104 億的主隧道工程及 P2 路工程合約已隨即於 2016 年 7 月批出。將軍澳－藍田隧道連同將落實的中九龍幹線及仍在規劃中的 T2 主幹路將組成六號幹線，連接西九龍至將軍澳。經過施工前勘探及預備機械設施等前期準備工作，將軍澳－藍田隧道工程於 2016 年 12 月初正式踏入施工階段，預計於 2021 年落成，屆時將成為連接將軍澳與東九龍的新增主要通道，大大紓緩將軍澳區及將軍澳隧道的交通；此外，部分現時來往將軍澳與東區海底隧道的車輛，將可直接利用新建成的隧道，而無需取道觀塘區的將軍澳道及鯉魚門道等道路，從而大大減輕這些道路於繁忙時間的交通負荷。

## 巴士路線重組

28. 巴士路線重組是運輸署其中一項恆常工作。透過取消或合併使用率長期偏低的路線，專營巴士公司可將節省的資源投放在需求有所增加的現有服務或開辦新服務。運輸署及專營巴士公司一直透過每年的巴士路線計劃推動重組，並經諮詢區議會後施行。在過去數年，北區、大埔、屯門、元朗、沙田、青衣及九龍區的專營巴士路線亦採用「區域性模式」進行重組，即以整個地區而非個別路線為基礎，宏觀地檢視巴士服務，為社區帶來更大的整體效益。透過上述工作，運輸署及專營巴士公司在 2013 年至 2016 年 6 月間，合共取消或合併了 30 條使用量偏低的巴士路線，縮短和縮減共 263 條路線的班次，每日途經旺角、中環和銅鑼灣巴士幹道的巴士共減少 3 830 班次（約 12.7%）；但與此同時，專營巴士公司亦利用所節省的資源開辦了 27 條新路線和增加了 249 條路線的班次，以切合乘客需求的轉變。減少不必要的巴士班次有助緩解繁忙幹道的交通擠塞及減少路邊廢氣排放，符合

本屆政府應對氣候變化的策略。此外，隨著觀塘線延線及南港島線（東段）分別於去年 10 月及 12 月通車，運輸署會根據乘客需求的轉變，重組兩條新鐵路線服務範圍一帶的路面公共交通服務，以加強各公共交通服務間的協調和相互配合。

### 資助專營巴士安裝實時到站資訊顯示屏及座椅

29. 政府去年宣布推出新措施，資助專營巴士公司加快在巴士站安裝實時到站資訊顯示屏及座椅，以提供更完善且與時並進的配套設施，方便候車乘客，尤其是年長或有需要的乘客。就實時到站資訊顯示屏而言，政府會以配對方式<sup>7</sup>資助專營巴士公司在有蓋及備有電力供應裝置的巴士站設置顯示屏<sup>8</sup>。座椅方面，專營巴士公司可獲資助在目前沒有乘客座椅的有蓋巴士站安裝座椅<sup>9</sup>。資助計劃目前進展良好，運輸署與專營巴士公司一直積極進行籌備及招標工作，安裝工程預計將於本年上半年陸續展開，預期本年底前專營巴士公司可在約 800 個巴士站加裝座椅，以及在約 230 個巴士站裝設顯示屏。我們的目標是在 2019-20 年度，專營巴士公司可為所有現有有蓋而合適的巴士站增設顯示屏及／或座椅。

#### (o) 加強監管港鐵公司

30. 香港的公共交通以鐵路為骨幹。政府明白公眾對港鐵服務有很高的期望。政府會繼續積極履行公司大股東的責任，

---

<sup>7</sup> 即專營巴士公司每承諾安裝一個顯示屏（包括保護外殼及數據接收器），政府會提供資金安裝額外一個顯示屏。下文所述關於顯示屏的數目，已包括由政府及專營巴士公司按照上述安排負責支付安裝費用的顯示屏。

<sup>8</sup> 整項資助計劃的開支預計為約 8,800 萬元，在 2019-20 年度或之前供專營巴士公司在約 1 300 個有蓋兼配備電力裝置的巴士站裝設顯示屏，以及在約 2 700 個有蓋巴士站安裝座椅。屆時本港所有有蓋而合適的巴士站均會配備顯示屏及／或座椅。

<sup>9</sup> 專營巴士公司仍須自資在新興建的有蓋巴士站提供座椅。

加強對港鐵公司的監管，並不時向董事局反映市民對港鐵運作所普遍關注的事宜。我們會要求公司持續優化內部管理，以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的管治。

## **(p) 改善行人環境及締造單車友善環境**

### **行人環境改善計劃**

31. 我們會繼續推動改善行人環境的工作，包括在元朗、旺角及銅鑼灣推展建議的行人環境改善計劃。

32. 在元朗市中心，我們已完成十項改善措施，包括全部九項中小型的改善措施，例如在不同地點擴闊行人過路處及行人路等，以及一項較大型的美化鳳攸北街兩旁行人路的改善措施。而擬建由西鐵朗屏站向南伸延至教育路的行人天橋這項大型的改善措施，工程的環境影響評估報告已於 2016 年 10 月獲得環境保護署署長根據《環境影響評估條例》(第 499 章)批准。工程方案亦已按《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)完成刊登憲報的程序，由於 2016 年 12 月 28 日法定期屆滿前並沒有收到反對意見，工程因而根據該條例獲授權進行。路政署已展開詳細設計工作，使工程能早日開展。

33. 至於建議的旺角行人天橋系統，路政署於 2013 年 10 月展開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，以及評估工程項目在建造和運作期間對交通、環境及地下公用設施的影響等。有關工作已於 2016 年大致完成。我們於 2017 年 1 月起為工程的初步方案在地區層面展開公眾諮詢活動，以收集公眾對初步方案的意見，以期優化方案，從而達致改善旺角行人環境及減少人車爭路的目標。

34. 就銅鑼灣方面的計劃，2014 年《施政報告》提出會在策略性地區（包括銅鑼灣）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，我們會視乎先導研究的結果，再行檢討擬議的銅鑼灣行人隧道系統的需要，以及推行的方案和時間表。在現階段，我們正推行短期交通改善措施，例如擴闊交通燈控制的行人過路處，以改善擬議行人隧道沿線的行人環境。運輸署已就部分措施於 2016 年完成諮詢當區市民，相關工程將於 2017 年年初分階段展開。

### 「人人暢道通行」計劃

35. 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）加建無障礙通道設施，以回應平等機會委員會的建議（稱為「原有計劃」）。除繼續推展「原有計劃」的項目外，我們並透過本屆政府 2012 年 8 月推出「人人暢道通行」計劃下的「擴展計劃」，繼續優化現有其他公共行人通道的無障礙通道設施。截至 2016 年底，政府已完成「人人暢道通行」計劃下 45 個項目，並會繼續推展餘下遍佈 18 區約 160 個項目，利便市民特別是長者出行。

36. 此外，政府於 2016 年 12 月開始至 2017 年第二季再邀請 18 區區議會，各自選出不多於三條現有行人通道作為「人人暢道通行」下一階段推展項目。可供區議會考慮的行人通道將不再局限於由路政署負責維修及保養的公共行人通道，惟須符合以下條件，以確保公帑用得其所－

- （一） 行人通道橫跨由路政署負責維修及保養的公共道路；
- （二） 市民可以在任何時間從公共道路進入這些行人通道；
- （三） 該等行人通道須不屬私人擁有；以及
- （四） 現時負責管理和維修該等行人通道的人士或機

構同意這些加建升降機設施的建議，並願意在加建升降機設施工程、其後就升降機設施的管理以及維修工程進行期間與政府合作。

有關的加建工程須不涉及收地。在完成諮詢區議會的工作後，我們計劃在 2017-18 年度，為區議會選定的下一階段推展的項目進行可行性研究及設計工作，以期在完成現階段大部份的項目後，隨即展開下一階段項目的工程。

### 上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

37. 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。政府於 2009 年 5 月就此諮詢交通事務委員會，並在有關評審完成後，於 2010 年 2 月向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。政府當時表示，會先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，待該 10 項建議的推展上了軌道後，再跟進餘下建議。及後，經審視部門的人力資源後，政府亦就排名第 11 位及第 12 位的建議進行初步技術可行性研究。

38. 在 18 項已排名的建議中（見附表），排名第 1 位的慈雲山行人通道系統當中有部分已開放予公眾使用，其餘部分預計於 2017 年分階段落成啟用。排名第 13 位的月華街行人連接系統已於 2015 年 10 月起開放予公眾使用。而排名第 14 位的兩項建議之一的荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機及行人通道系統現正在施工中。其餘項目的進展，詳見附表。

39. 除了繼續推展有關項目外，我們亦計劃在 2017 年年底展開檢討及改善評審機制的研究，並根據研究結果為這些年來收到的其他建議進行初審、交通評估以及初步技術可行性研究，以規劃建議項目日後推展的時間表，整個研究預計需

時約 30 個月。若經初步技術可行性研究確定為可行，待完成有關檢討後，我們將會爭取資源分階段推展這些建議項目。

## 高架行人道和行人天橋

40. 此外，為完善地區行人通道網絡，我們繼續推展在將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人道，以及連接荃灣廣場、灣景廣場及毗鄰環境美化地帶之行人天橋，方便市民特別是長者往返市中心、主要公共交通設施及街道。得到立法會的撥款後，前者的建造工程已於 2016 年 12 月展開，而後者的前期建造工程正在進行中，以期於 2017 年年中展開主體建造工程。

## 單車友善環境

41. 我們會繼續在新市鎮及新發展區締造「單車友善環境」，營造綠色社區，包括改善現有單車徑和單車停泊設施，以及加強單車安全的宣傳教育，利便市民以單車作短途代步或消閒用途。我們並會研究如何協助團體以非牟利形式自負盈虧地營辦社區單車租賃服務，讓市民可騎單車往返公共交通工具車站和居所或辦公室，作為「首程」及「尾程」的短途接駁。

## (q) 加強對外交通運輸聯繫

### 港珠澳大橋

42. 港珠澳大橋(大橋)跨越伶仃洋，東接香港特別行政區，西接澳門特別行政區和廣東省珠海市，是粵港澳三地首次合作共建的大型交通基礎設施。整個大橋項目主要分為兩部分：即(一)由港珠澳大橋管理局(大橋管理局)在內地水域進行的主橋工程(即 22.9 公里橋樑及相連的 6.7 公里海底隧道工程)；以及(二)由粵港澳三地政府各自負責的連接

路及口岸工程。無論是主橋工程還是三地的相關工程，均面對各自在工程上的挑戰和工期上的壓力。

43. 粵港澳三地政府及負責大橋主橋工程的大橋管理局一直根據主橋及三地相關工程的進展情況，及時對工期進行梳理及評估，在確保工程品質及施工安全的前提下，解決工程建設面對的各種困難和風險，並向由國家發展和改革委員會主持的跨部委及包括港澳政府的港珠澳大橋中央專責小組匯報。專責小組高度重視港珠澳大橋的完工及通車日期，認為由於港珠澳大橋將是首個連接粵港澳三地的跨境運輸基建項目，其意義重大，三地應爭取同步通車。

44. 中央專責小組最近深入審視大橋主橋工程、香港段工程（包括香港口岸及香港接線工程）、珠海段工程（包括珠海口岸及珠海連接線）及澳門段工程（包括澳門口岸及澳門連接線工程）的進度。就主橋及香港段工程方面，最新的進展如下：

- (a) 就內地水域主橋工程方面，大橋主橋島隧工程現時仍在繼續推進，其關鍵工序部分包括沉放 33 個隧道管節及最終接頭。截至 2016 年 12 月底，已經完成了 31 個管節的沉放。由於工程地處複雜的海洋環境，技術難度大，需要配合風速及水流情況，工程會面對不穩定天氣影響的挑戰，亦要克服施工海域基槽淤泥積聚的問題。大橋主橋橋樑段於 2016 年 9 月底貫通，現正進行橋面鋪裝工程。鑑於橋面鋪裝的工程規模龐大及技術要求高，其進度亦會受到不穩定天氣的影響。此外，大橋主橋工程還需進行包括公用系統設施安裝與運作測試的交通工程。按照目前的工程進展，大橋主橋工程預計於 **2017 年 12 月完工**。
- (b) 香港段工程方面，香港口岸及香港接線工程一直面對物料供應不穩定、勞工短缺、航空限高、環保限制，以及填海沉降表現較預期為慢等施工上的各種困難及挑



戰，工程人員不斷努力克服。香港口岸填海工程已於2016年年底大致完成，現時繼續進行鋪築餘下海堤護面石塊及移走餘下預壓荷載的工作。香港口岸上蓋設施的九份工程合約正進行得如火如荼：旅檢大樓現正進行上部結構工程及屋頂預製組件的安裝工程；地面的基礎設施工程現正進行地基及橋面預製組件的安裝工程；至於車輛通關廣場、輔助建築物及相關設施，亦正在建造中。香港接線方面，在高架橋段的海上及陸上鑽孔灌注樁、墩台、墩身已經全部完成。而陸上橋面已經完成貫通，現正進行後拉預應力施工。隧道部分的工程亦正在施工中。按目前進度，路政署評估**香港段工程於2017年年底完成達致通車條件的目標不變**。路政署與駐地盤工程人員會繼續緊密監察香港段工程的進度，採取適當的措施去確保進度。

45. 中央專責小組認為大橋主橋及三地的工程均面對各種困難及壓力，包括技術困難、極端天氣、施工安全、界面銜接等多方面風險。現階段，整個港珠澳大橋項目要於2017年底整體建成通車仍需克服一定的困難。在確保工程質量和安全的前提下，目前大橋管理局及粵港澳三方都在採取一切可能的措施解決各自面對的困難，全力推進相關工程的進展。經由三地政府組成的三地聯合工作委員會的進一步綜合評估，**港珠澳大橋整體工程力爭於2017年底完工，將因應跨界通行政策落實措施等因素，以期早日三地同步通車。**

46. 為配合港珠澳大橋的開通，粵港澳三地政府正積極研究及商議港珠澳大橋的跨境交通安排，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和運輸系統，發揮最大的經濟和運輸效益。

## 屯門至赤鱸角連接路

47. 屯門至赤鱸角連接路全長約 9 公里，建成後將提供一條新的策略性道路連接新界西北、港珠澳大橋香港口岸、北大嶼山和香港國際機場。正如路政署於去年 10 月 31 日發布的新聞稿所指出，屯門至赤鱸角連接路南面連接路原訂的完工時間是與港珠澳大橋的完工時間互相銜接，而北面連接路原訂於 2018 年底完工。不過，由於工程存在種種技術困難，工期壓力非常大，相信未能按上述原訂的目標完工。路政署現正緊密監察工程進度，致力克服有關的技術困難，盡力追趕工程進度，並就屯門至赤鱸角連接路項目的通車日期進行全面檢視。當港珠澳大橋建成通車後，來往大橋香港口岸及大嶼山的車輛，暫可取道機場島的現有道路，因此，雖然屯門至赤鱸角連接路南面連接路未能如期完工，但亦不會影響港珠澳大橋通車。

## 廣深港高速鐵路香港段

48. 廣深港高速鐵路香港段（「高鐵」）是連接香港與深圳和廣州的高速鐵路，而且會與國家高鐵網絡連接，大大縮短來往香港與內地各大城市所需的時間，促進香港與內地的人員及文化交流，有助兩地的經濟互補，並鞏固香港作為區域交通樞紐的地位，將為香港帶來巨大的經濟和社會效益。

49. 目前，高鐵香港段的工程已完成超過八成半。我們會繼續協調及監督高鐵香港段的建造工程，以及推展各項通車前的準備工作，包括按計劃於 2017 年第二季開始進行調試及試運行，目標是高鐵香港段於 2018 年第三季通車。

## 第六章 — 教育、人口及人力資源

### (r) 建設長者友善社區

50. 我們會繼續推展去年施政報告中有關建設長者友善環境的措施。我們已就在每區一條公共行人通道提供上蓋的建

議，諮詢了 18 個區議會。截止 2016 年 12 月，三個區議會已各自選出方案。運輸署和路政署會繼續向餘下的區議會提供意見，並協助他們選出合適的行人通道。視乎往後規劃和設計程序所需時間，我們計劃於 2018 年起分階段展開工程。此外，運輸署已開展應用資訊科技讓長者和有需要人士在行人過路處有更多綠燈過路時間的顧問研究，預計於 2018 年中完成並擬備可行實踐方案。至於提升「香港乘車易」服務以方便長者使用的工作，已進入最後階段，預計可於今年年初啟用。

運輸及房屋局

二零一七年一月

附表：上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目

評審排名	建議項目	進度情況
1	慈雲山行人通道系統	該通道在沙田至中環線工程項目中落實。建造工程於 2012 年 7 月展開，截至 2016 年 12 月底，在此系統下之 15 個工程項目中，有 10 項已完成並開放予公眾使用，另有 3 項設施預計於 2017 年年初陸續完成並投入服務。而餘下 2 項設施，則以 2017 年第三季為完工目標。
2	寶馬山行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
3	青衣長亨邨升降機及行人通道系統	政府已於 2016 年 5 月獲得立法會批准撥款。路政署計劃在 2017 年第一季度展開建造工程。
4	磅巷行人扶手電梯及行人通道系統	初步技術可行性研究已完成。路政署於 2015 年就修訂計劃諮詢中西區區議會的意見，以及舉行公眾論壇。路政署現正整理和分析接獲的意見，並計劃於 2017 年上旬向區議會匯報項目進度。

評審 排名	建議項目	進度情況
5	葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統	政府已於 2016 年 5 月獲得立法會批准撥款。路政署於 2017 年 1 月開始招標，計劃在 2017 年第二季展開建造工程。
6	青山公路至工業街升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
7	麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
8	竹園北邨行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作。
9	窩打老道山升降機及行人通道系統	政府已於 2016 年 5 月獲得立法會批准撥款。建造工程於 2016 年 12 月展開。
10	荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究顯示，該項目涉及兩個私人擁有的危險斜坡。路政署會在有關方面完成修葺危險斜坡後，再處理有關項目。

評審 排名	建議項目	進度情況
11	大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統	<p>初步技術可行性研究已經完成，路政署已委聘顧問進行勘測及初步設計工作，及就初步設計諮詢葵青區議會轄下的交通及運輸委員會，並獲得支持。</p> <p>政府在 2016 年 12 月 2 日，根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)(下稱「《條例》」)的規定，在憲報公布擬議工程計劃。在刊憲期間如沒有收到反對意見，政府計劃在本立法年度向立法會申請撥款，以推展建議項目的建造工程。項目的前期建造工程預計於 2018 年第一季展開，主體建造工程則於 2018 年第二季展開。</p>
12	聯安街升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成，路政署已委聘顧問進行該項目的勘測及初步設計工作。
13	月華街行人連接系統	為配合觀塘市中心重建項目，土木工程拓展署於 2013 年 4 月展開這項工程。工程已完成，並已於 2015 年 10 月啟用。

評審 排名	建議項目	進度情況
14 (相同 排名)	康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統	待排名較高建議的推展工作上軌道後，便會跟進這項建議。
	荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機及行人通道系統	醫院管理局現正推展有關項目，建造工程於 2015 年 11 月展開，預計於 2017 年竣工。
16	富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統	待排名較高建議的推展工作上軌道後，便會跟進這項建議。
17	興盛路至大窩口道升降機及行人通道系統	待排名較高建議的推展工作上軌道後，便會跟進這項建議。
18	沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統	待排名較高建議的推展工作上軌道後，便會跟進這項建議。