

立法會交通事務委員會

二零一八施政綱領

運輸及房屋局
運輸方面的施政措施

引言

2018 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。

二零一八年施政綱領 — 新措施

(a) 改善道路交通

2. 香港可使用的路面空間有限，我們不能單靠不斷興建道路來解決交通擠塞問題。針對個別交通特別擠塞的地方，如隧道和商業區，我們建議採取交通管理措施，包括研究按「擠塞徵費」的理念，增減各類別車輛使用政府收費隧道及青馬、青沙管制區的收費水平，讓載客效率高及支援經濟活動的車輛類別，可享有較優惠的收費，而載客量低的車輛類別則需付較高的費用，以更善用路面空間。隨著中環及灣仔繞道和東區走廊連接路日後通車，我們並會繼續積極籌備在中環及其鄰近地區實行「電子道路收費先導計劃」，在 2019 年上半年提出先導計劃的具體方案諮詢持分者。

3. 為有效紓緩過海交通擠塞及減少對非過海交通的影響，我們建議由 2020 年 1 月 1 日起，降低使用西區海底隧道(「西隧」)的私家車、的士及電單車實際所需繳付的隧道費，並同時上調紅磡海底隧道(「紅隧」)和東區海底隧道(「東隧」)的相關隧道費，以推動部分現時使用紅隧或東隧的私家車、的士及電單車改用西隧，達至有效分流的效果。紓緩交通擠塞將可帶來經濟及環保效益，令整體社會受惠。政府與西隧專營公司已經原則上同意隧道費補償計劃。

4. 香港的車輛數量在過去 10 年增長迅速，平均每年增長率為 3%。由於泊車位的平均每年增長率僅為 0.9%，我們有需要提供更多泊車位以回應社會的訴求，特別是優先照顧商用車輛的泊車需要以配合經濟和商業活動。政府會按照「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區設施」及公共休憩用地發展項目中，加設公眾泊車位，例如，政府計劃在新蒲崗四美街公共休憩用地地庫和將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓加設公眾泊車位。若技術上可行，我們預計未來五年在合適的政府設施和公共休憩用地中可提供至少 1 500 個公眾泊車位。此外，我們在興建紀律部隊宿舍時，會充分考慮紀律部隊運作的獨特性，盡量增加泊車位。

(b) 提升公共交通服務

豁免專營巴士的隧道及道路收費以紓緩加價壓力

5. 專營巴士的營運成本不斷上升，各專營巴士營辦商面對

不同的加價壓力，並均已向政府提交加價申請¹。在進一步優化巴士服務網絡以提升營運效率的同時，我們建議豁免專營巴士的政府隧道及道路收費²，每個專營巴士營辦商須把所節省的隧道費開支撥入其各自專門就此開設的基金帳目下，預留作紓緩其加價壓力，以期減低市民日後所需承受的加價幅度，讓市民可繼續享用實惠且高效的專營巴士服務。如有個別專營巴士營辦商沒有加價壓力，我們亦會為該筆基金訂立一個上限，若基金的數額達到該上限而仍然無須用作減輕加價壓力之用，則巴士公司便須利用超越該上限的滾存數額為乘客提供票價優惠。

6. 豁免專營巴士的政府隧道及道路收費將涉及附屬法例的修訂。我們的目標是在本年年底前向立法會提交相關附屬法例修訂作「先訂立後審議」的程序，並於明年初推行有關建議。至於兩條現時仍是以「建造、營運及移交」模式營運的行車隧道（即西隧和大欖隧道），我們建議由政府繳交專營巴士的隧道費；如建議獲通過並實施，日後專營巴士營辦商同樣須把如此節省的開支撥入其專用基金的帳目中，以進一步紓緩未來的加價壓力，有關西隧的安排預期於 2020 年 1 月 1 日起與上文第 3 段所述的過海隧道分流建議一同生效。

¹ 城巴有限公司（香港島及過海巴士網絡專營權）及新世界第一巴士服務有限公司於去年 8 月申請加價 12%，九龍巴士（1933）有限公司和龍運巴士有限公司於今年 9 月申請加價 8.5%，而新大嶼山巴士（1973）有限公司亦於今年 9 月申請加價 9.8%。政府正按既定程序處理上述加價申請。

² 豁免專營巴士的政府隧道及道路收費，政府每年會少收約 2 億 8,000 萬元的收入。

與此同時，政府正與大欖隧道的「建造、營運及移交」專營公司探討為行走大欖隧道的專營巴士提供相同安排（即由政府繳交相關隧道費）。

7. 有關上文第 3、5 及 6 段建議的進一步資料，請參閱運輸及房屋局（運房局）10 月 10 日向委員會另行發出的文件。

渡輪及水上的士

8. 為回應社會對探討增加港內渡輪航線的意見並配合香港旅遊業發展藍圖³就增設「水上的士」的建議，運輸署正籌備復辦「中環—紅磡」渡輪航線及試行行經啓德、紅磡、尖東、西九龍及中環的「水上的士」服務，並在紅磡(南)渡輪碼頭引入商業元素，以為紅磡海濱注入活力。就此，運輸署於 2018 年 8 月 27 日至 9 月 27 日邀請了有興趣人士就營運兩條持牌渡輪服務遞交意向書。運輸署在指定期間收到兩份意向書，正檢視內容，並會規劃更具體的渡輪服務方案以諮詢相關持份者。視乎諮詢的進度，運輸署計劃於 2019 年初就兩項渡輪服務進行招標，以期讓「中環—紅磡」航線及「水上的士」⁴最快分別於 2019 年第二季及 2020 年第一季投入服務。

³ 商務及經濟發展局及旅遊事務署於香港旅遊業發展藍圖提出探討圍繞內港主要旅遊景點的位置（如中環、西九、啟德及尖沙咀）的「水上的士」服務。

⁴ 就推出「水上的士」服務，營辦商所需的前期準備時間（以致啟航日子）或因應該項新服務的具體詳情而有所調整。

專線小巴提供實時到站資訊

9. 為了進一步便利乘客計劃行程，政府建議為專線小巴出資研發資料收集系統及流動應用程式，並在全港約 3 300 部專線小巴安裝全球定位設備，讓乘客透過運輸署網站及「香港出行易」智能手機應用程式取得專線小巴路線實時到站資訊，而相關數據亦會以機器可讀格式透過政府「資料一線通」發布予公眾使用。與此同時，專線小巴營辦商可利用相關數據作車隊管理，以提升營運效率；而政府亦可應用有關數據作交通管理或運輸策劃等用途（例如利用大數據分析乘車習慣及市場需求等）。政府在未來三個財政年度推行有關建議⁵，預計實時資訊系統可於 2022 年初正式啟用⁶。政府亦會繼續積極鼓勵及推動各公共交通營辦商進一步以機器可讀格式開放實時營運數據，以實現更廣泛的應用。

進一步提升專營巴士的營運安全

10. 為進一步加強專營巴士的營運安全，政府建議預留約 5

⁵ 研發資料收集系統及流動應用程式（包括購置系統的硬件及軟件等）所涉開支約為 800 萬元；而為全港現時約 3 300 部專線小巴安裝全球定位設備所涉開支則約為 2,300 萬元（現時全球定位系統設備每套估價約為 7,000 元），故總開支約為 3,100 萬元。此外，系統啟用後所涉日常開支預計約為每年 720 萬元，用以維持全球定位設備（包括資料傳輸所需流動網絡月費）、資料收集系統及手機應用程式的管理及維修等。

⁶ 研發及技術設置工作預計需時約三年，政府將通過招標委任系統承辦商，就資料收集系統及流動應用程式進行研發、技術設置及測試，以及在專線小巴安裝設備等工作。

億元⁷資助專營巴士營辦商在合適的現有巴士上加裝三項安全裝置，包括有助加強車輛穩定性及減低翻側風險的電子穩定控制系統、具減速功能的車速限制器（「車速限制減速器」）⁸、以及在途經快速公路並較少停站的長途巴士路線⁹的巴士所有上層座椅加裝安全帶。政府建議資助專營巴士營辦商八成相關費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。有關資助計劃預期於 2019-20 財政年度內推出。

11. 另外，所有專營巴士營辦商均已承諾由 2018 年 7 月起訂購的新雙層巴士都會配備電子穩定控制系統及車速限制減速器，該等新訂購的巴士的所有乘客座椅亦會裝設安全帶，以進一步提升香港專營巴士服務的安全可靠性。

放寬小巴車身長限制

12. 政府一直推動無障礙運輸及綠色運輸的政策目標。在推展可供輪椅上落低地台小巴試驗計劃（計劃詳情見下文第 34 段）時，政府留意到市場上具備較佳環保效益及／或無障礙

⁷ 根據現時安裝該三項安全裝置的成本計算，每部雙層巴士可獲安裝電子穩定控制系統的資助約為 2 萬元、安裝車速限制減速器的資助約為 1 萬 6,000 元及為上層座椅加裝安全帶的資助約為 19 萬 2,000 元。

⁸ 在合共約 6 000 部現有的專營巴士中，約有 3 300 部雙層巴士適合安裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。安裝有關裝置的總資助金額約為 1 億 1,880 萬元。

⁹ 根據專營巴士營辦商提供的資料，共有約 2 000 輛巴士營運這些路線。在這 2 000 輛巴士的上層座椅加裝安全帶的總資助金額約為 3 億 8,400 萬元。

設施的小巴車款的車身長大多均超出現行法定限制¹⁰。經檢視現行法定限制及市場上小巴車款的情況，政府建議放寬小巴的車身長限制至 7.5 米，以便利業界引入具備較佳環保效益及無障礙設施的小巴。有關建議涉及法例修訂，我們的目標是於 2019-20 年立法年度向立法會提交相關修訂方案。在修訂建議獲立法會通過前，運輸署署長會繼續就個別車款的車輛類型批准申請作出考慮，酌情豁免具備較佳環保效益（如達至現行最佳排放標準或以上水平）及／或無障礙設施（如可供輪椅上落低地台小巴）的小巴車款須遵從的車身長限制¹¹。

(c) 改善行人環境

13. 為方便市民上落行人通道，政府現正在「人人暢道通行」計劃下，積極推展加建無障礙通道設施的項目。除了正在推展的項目外，就符合現時計劃範疇，餘下分佈全港多區共 120 多條行人通道的加建升降機建議，路政署正進行相關的籌備工作，以期在 2019 年上半年展開可行性研究，盡快推展當中可行的項目，惠及長者和有需要的市民（即「人人暢道通行」計劃的「第三階段」）。政府亦會在 2019 年就是否有空

¹⁰ 現時，小巴車身長度的法定限制為 7 米。根據《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第 374A 章）第 4 條賦予的權力，運輸署署長可根據個別情況，酌情豁免小巴車輛型號須遵從的車長限制。在引入低地台小巴時，運輸署署長已酌情處理有關情況。

¹¹ 在法例修訂獲通過後，如有個別車款超過 7.5 米但符合特定政策需要，運輸署署長亦會繼續按法定權力就個別申請作出考慮。

間進一步擴大「人人暢道通行」計劃的範疇進行檢視。

14. 有關上文各項建議的所需費用，我們會按照既定程序尋求立法會批准有關撥款。

二零一八年施政綱領 – 持續推行的措施

(d) 推展運輸基建項目

15. 我們計劃根據發展局和規劃署的《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》（下稱《香港 2030+》）研究所設定的概念性空間需求，推展《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》。我們將會根據最新的規劃資料（直至 2041 年），檢視本港 2031 年至 2041 年間運輸基建（包括鐵路和主要幹道）的供求，包括研究新界西北在 2030 年以後的重鐵運量。我們亦會集中就《香港 2030+》研究中建議在較遠期落成的策略增長區所需要的運輸基建進行研究，檢視擬議鐵路及主要道路基建的布局，以確保大型運輸基建的規劃能配合香港整體長遠土地發展的需要；同時亦會檢視相關的運輸基建對現有運輸網絡的影響，擬訂相應的對策。上述研究已於 2017 年 6 月獲本委員會支持，由於《香港 2030+》研究尚待完成，我們會適時就鐵路及主要幹道的策略性研究尋求財務委員會批准撥款，以推展有關研究。

發展鐵路

16. 廣深港高速鐵路香港段已於 2018 年 9 月 22 日開通，並

於翌日(9月23日)正式開始營運，將香港接通現時超過 25 000 公里而不斷擴大的國家高鐵網絡。目前，高鐵列車由香港西九龍站往返共 44 個內地站點，包括福田、深圳北、光明城、虎門、慶盛和廣州南六個短途站點，以及北京、上海、昆明、桂林、貴陽、石家莊、鄭州、武漢、長沙、杭州、南昌、福州、廈門和汕頭等 38 個長途站點，為乘客帶來高速、便捷和舒適的鐵路服務。項目促進香港與內地各大城市之間的經貿和文化交流，既鞏固了香港作為區域交通樞紐的地位，亦令香港充分受惠於粵港澳大灣區建設帶來的協同效應和機遇。

17. 以「公共運輸為本，鐵路為骨幹」的原則，提升香港不同地區的可達性及地區之間的交通連繫，包括按照《鐵路發展策略 2014》的建議，有序地推展七個新鐵路項目。因應鐵路發展而可能產生的潛在房屋供應，政府正檢視屯門南延線和北環線（及古洞站）的鐵路方案，並爭取儘快就方案諮詢公眾，同時繼續東九龍線、東涌西延線（及東涌車站）和北港島線的詳細規劃工作，並將展開洪水橋站及南港島線（西段）的詳細規劃工作。

18. 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。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已見成效，因此，本來預計可以提前至大約 2019 年年中完成。然而，有鑑於

紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程中的鋼筋接駁問題及正進行的相關調查工作，政府須確保沙中線在完全符合建造規格及安全的前提下，方能開通，故「大圍至紅磡段」的通車目標日期有需要再作檢討。而「紅磡至金鐘段」現時仍維持以 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，並跟進專家顧問團¹²的建議以及調查委員會¹³的調查結果，以期項目能早日完工通車。

十一號幹線

19. 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的規劃，我們需要一條新幹線（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。與此同時，我們有需要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，從而提高通往機場道路網絡的穩健程度。由於十一號幹線工程複雜及龐大，按照以往推行大型運輸基建項目的經驗，由前期規劃至通車，一般需要經過勘查研究、詳細設計研究和施工階段，預計需時十多年。十一

¹² 運輸及房屋局於 2018 年 8 月 15 日成立沙中線項目專家顧問團，由三名資深退休政府官員組成，即前土木工程署署長劉正光博士、前屋宇署署長許少偉和前土力工程處處長汪學寧。

¹³ 行政長官會同行政會議於 2018 年 7 月 10 日指令根據《調查委員會條例》(第 86 章)委任調查委員會。由終審法院前非常任法官夏正民擔任主席，就港鐵公司推行的沙中線項目紅磡站擴建部分的連續牆及月台層板建造工程中的紮鐵工程的事實和情況進行調查。調查委員會亦會檢討港鐵公司的項目管理和監督等制度，以及政府的監察和規管機制，並建議適當措施，以促進公眾安全和保證工程的質量。委員會已於 9 月 24 日進行初步聆訊，並會於 10 月 22 日展開實質聆訊。

號幹線的可行性研究已於 2017 年 3 月獲本委員會支持，並於 2018 年 4 月獲立法會批准撥款。目前路政署正全力進行研究工作，預期在 2020 年完成。

中環及灣仔繞道和東區走廊連接路

20. 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，影響工程進度。經過各方的努力，繞道預計可於 2018 年年底或 2019 年第一季全面通車，成為沿港島北岸的一條策略性東西行主幹路。通車後，從中環駕車前往北角東區走廊只需大約 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。

六號幹線及將軍澳跨灣連接路

21. 我們正積極推展六號幹線工程項目。其中，屬六號幹線東段的將軍澳-藍田隧道主隧道建造工程已於 2016 年第三季展開，預期於 2021 年完成；而位於西段的中九龍幹線亦已於 2017 年底動工，預期約在 2025 年完成。如我們可於本立法年度內為屬六號幹線中段的 T2 主幹路及茶果嶺隧道取得撥款，並於 2019 年下半年動工，整條六號幹線預計可約在 2025 年開通。屆時，市民經六號幹線往來將軍澳市中心及油麻地交匯處的行車時間會由現時在繁忙時間的約 65 分鐘大幅減至約 12 分鐘。另外，連接六號幹線東面的將軍澳跨灣連接路預計於 2022 年完工。當六號幹線全線通車後，可為

市民提供更便捷的道路網絡往來將軍澳新市鎮及九龍西。

道路擴闊工程

22. 得到立法會財務委員會於 2018 年 5 月批准撥款，沙田火炭路與沙田鄉事會路之間的一段大埔公路（沙田段）擴闊工程已經展開。我們正積極推進此項工程，並爭取在 2023 年下半年完成，以紓緩該路段的交通擠塞問題。另外，我們計劃於本立法年度內尋求立法會批准撥款，以擴闊平原河至坪輦路之間的一段蓮麻坑路以提升有關路段的容量，從而應付該區因開放部分邊境禁區範圍而增加的行車流量。

(e) 加強對外交通運輸聯繫

港珠澳大橋

23. 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。

24. 經過多年努力，港珠澳大橋已經建成及快將通車，成為粵港澳大灣區的重要基建，對促進三地融合、繁榮發展提供了良好的平台。就港珠澳大橋的開通日期，三地正加緊完善

口岸通關條件，報請中央確定大橋的開通時間，有定案後將盡快公佈。就香港段方面，有關的建造工程已經完成，我們正集中處理通車前的準備工作，以配合位於內地水域的主橋同步通車。

25. 為配合大橋的開通，粵港澳三地政府以「便利通行」及「促進大灣區內人流和貨流」為目的，致力制訂一套切合三地居民、旅客和業界需要的跨境交通安排。三地政府已落實多項行走大橋的主要跨境交通安排（包括口岸穿梭巴士、跨境巴士、跨境出租車、跨境貨車和跨境私家車），以及簡化申辦牌證的要求。

屯門至赤鱸角連接路

26. 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。由於工程存在技術困難，例如北面連接路需要修改一段隧道的設計及施工方案；南面連接路承建商需要於施工期間確保所有相關重要航道／鐵路／公路能安全及正常地運作及須遵守工地附近的高度限制規定等，工期壓力非常大，正如政府於 2018 年 5 月公布，路政署全力爭取於 2018 年內完成屯門至赤鱸角連接路南面連接路的主線，即通往市區方向的北大嶼山公路的部分；而南面連接路通往東涌方向的北大嶼山公路的部分，預計可於 2019 年上半年完成。至於屯門至赤鱸角連接路北面連接路則預計最快於 2020 年完成。路政署會繼續監督建造工程，以期早日通

車。

(f) 創新及科技

27. 我們會繼續推行「智慧出行」措施，發展交通運輸系統，透過應用科技更有效管理交通。運輸署已於 2018 年 7 月展開有關車輛安裝車內裝置的設計及應用研究以落實在本港推廣安裝有關裝置的具體安排。有關研究預計於 2019 年下旬完成。視乎有關研究及與持份者討論的結果，政府會探討可否由不同種類車輛的車主自願為其車輛安裝車內裝置以便更有效管理隧道繳費安排及讓駕駛者即時獲得交通資訊等。為配合將軍澳－藍田隧道的電子收費及通車時間，政府預計於 2020 年中起，開始向車主發出車內裝置。

28. 運輸署會繼續便利自動駕駛車輛在合適地點上試行操作，並採取「監理沙盒」規管概念，即是在一個風險規模可控的環境下，讓業界測試創新的技術，並與監管者密切協作，共同解決在測試過程中所發現的規管方面的議題。除了透過發出許可證協助業界進行各項路面測試，運輸署會繼續向有意籌建自動駕駛車輛測試中心的機構提供適當協助。

29. 政府將在 2019-20 年度開始安裝可提供空置泊車位資訊及支援流動應用程式遙距付費的新一代路旁停車收費錶。我們會爭取在本立法年度內就新一代停車收費錶系統的建議營運安排及新功能，以及調整設有收費錶泊車位最高收費等所需的修例建議向立法會提交條例草案，以配合首批新一代

停車收費錶的實施時間。

(g) 落實《公共交通策略研究》的建議措施

《公共交通策略研究》

30. 運房局和運輸署於 2018 年年底為公共交通業界各持份者舉辦一個多方交流會，深入商議如何理順不同業界的角色，以改善公共交通的生態。

試辦長途巴士新型服務及中型單層巴士服務

31. 運輸署已於今年上半年就新型專營巴士服務（即（i）長途巴士新型服務，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；以及（ii）中型單層巴士為新界個別目前屬人口密度較低但有增長潛力的地區提供短途穿梭服務）的試辦詳情諮詢相關區議會，並正與相關專營巴士營辦商商討不同方案的細節。待有關新訂購的巴士到港並完成相關檢驗後，試辦服務預計在 2019 年上半年陸續推出。

推出「專營的士」

32. 運房局會繼續積極籌備推出專營的士的條例草案，爭取於 2018-19 年度提交條例草案予立法會審議，以回應社會上對個人化點對點公共交通服務的新需求。

(h) 公共交通配套

提升公共交通服務的其他持續進行的措施

33. 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，每天達 1 200 萬人次。我們會繼續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，營造一個方便和舒適的等候環境。在提升服務水平方面，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。政府亦會繼續通過的士服務質素委員會推行各項措施，以提升現時的士服務的質素及經營環境。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，以及資助電車公司以新技術更換主要路段的電車軌道。

34. 此外，為進一步推動無障礙運輸，政府正繼續積極推展可供輪椅上落的低地台小巴試驗計劃。試驗計劃已於本年第一季起分階段在兩條途經醫院的路線（分別途經瑪麗醫院及威爾斯親王醫院）開展，而另外一輛低地台小巴預計於本年第四季在途經聖德肋撒醫院的路線投入服務。運輸署會在本年第四季展開定期小巴使用率市場研究時，一併檢討試驗計劃的成效。如經檢視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。

35. 運輸署會繼續積極與各公共交通服務營辦商合作，落實上述各項措施，致力讓乘客可享用更佳的公共交通服務。

(i) 公共交通費用補貼計劃

36. 政府現正全力推展免入息審查的公共交通費用補貼計劃（「補貼計劃」）的準備工作，並將於 2019 年 1 月 1 日落實，減輕市民的交通費用負擔。市民毋須就補貼計劃提出申請。在補貼計劃下，市民每月的公共交通開支若超出 400 元，政府會為超出 400 元的實際開支提供 25% 的補貼，補貼金額以每月 300 元為上限。補貼計劃涵蓋港鐵、專營巴士、專線小巴、渡輪、電車，以及由運輸署批准納入補貼計劃的指定紅色小巴、街渡及提供居民服務（邨巴）及僱員服務（員工巴士）的非專營巴士服務路線。市民日後透過八達通卡支付上述公共交通服務的費用，以及以任何支付方式購買上述公共交通服務指定票種（例如月票／日票）的費用，均會計算在每月公共交通開支之內。

37. 市民將可由 2019 年 2 月 16 日起領取 1 月的公共交通費用補貼。領取方法簡單，市民只需要透過八達通手機應用程式、全港約 50 個八達通服務站、於 94 個港鐵站、5 個輕鐵顧客服務中心及指定渡輪碼頭為補貼計劃專設的補貼領取站、或於全港任何一間 7-Eleven 便利店、OK 便利店及惠康超級市場商鋪的八達通讀寫器拍卡，即可將補貼儲入八達通

卡。往後，市民在每月 16 日起可以同樣方式領取上一個月的補貼。為方便市民有足夠時間領取補貼，領取每月補貼的限期為三個月。

(j) 改善行人環境

推動「香港好•易行」

38. 我們會繼續推動「香港好•易行」，創造「行人友善」環境，鼓勵市民在往返公共交通工具車站和居所或辦公室的「首程」及「尾程」多行一步，以減少短途汽車的運用。具體措施包括放寬《運輸策劃及設計手冊》中在行人通道加設上蓋的要求，並陸續在部分連接公共交通設施的行人通道加裝上蓋；在中環及深水埗兩個試點地區，研究及試行以創新的標準，締造寫意舒適的步行環境；因應尖沙咀行人導向標示試驗系統的經驗，繼續優化有關系統；將運輸署的流動應用程式「香港出行易」內的行人步行搜尋路線搜尋功能的覆蓋範圍擴展至油麻地及旺角；以及繼續研究加強灣仔和上環之間的連繫度。

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

39. 政府於 2009 年訂立了一套評分準則，就「上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統」（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 月向交通事務委員會匯報評審結果，初步剔除了兩項建議，

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。

40. 在 18 項已排名的建議中，慈雲山行人通道、月華街行人連接系統及荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機及行人通道系統（分別排名第 1、13 及 14 位）已開放予公眾使用。而正在施工的項目有四個，分別是：青衣長亨邨升降機及行人通道系統、葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統、窩打老道山升降機及行人通道系統、及大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統（分別排名第 3、5、9 及 11 位）。上述四個項目預計於 2019 年年中至 2021 年陸續落成啟用。此外，我們於 2018 年 6 月就葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統（排名第 6 位）獲得立法會批准撥款，計劃於 2019 年第 1 季展開工程，以期於 2023 年第 2 季完成。

41. 同時，路政署已經完成康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統、富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統、及興盛路至大窩口道升降機及行人通道系統（分別排名第 14、16 及 17 位）的初步技術可行性研究。研究顯示有關項目技術上初步可行，路政署會逐步為這些項目進行土地勘測、初步設計、諮詢區議會及相關持份者等工作。

42. 整體而言，在 18 項建議項目中，有 3 項已經完成及開放予公眾使用；4 項正進行施工；1 項剛獲得撥款以進行建造工程，5 項在不同階段的規劃、勘測和設計當中；3 項剛

完成初步技術可行性研究；1項在初步技術可行性研究階段；另有 1 項將訂立工程框架，以便其後進行初步技術可行性研究。18 項建議工程項目的目前進度詳見附表。

43. 另一方面，運輸署已於 2017 年 12 月展開顧問研究，以檢討「上坡電梯系統」項目建議的評審機制。運輸署會按照新修訂的機制為這些年來收到約 110 多項的新建議進行初審、篩選及制定優次。整項研究預計需時約 30 個月。待完成有關檢討後，我們會爭取資源分階段推展獲選建議。

行人通道改善工程

44. 為完善地區行人通道設施，我們建議在港鐵大窩口站 B 出口附近橫跨青山公路－葵涌段的行人天橋加建自動扶梯，為往來港鐵大窩口站與大窩口邨及葵涌邨的市民，提供一條舒適便捷的行人通道。待相關法定程序完成後，我們預期於 2019 年第二季就項目向立法會申請撥款。

45. 我們亦建議在梅窩興建雙橋取代現有橫塘河橋，以擴闊過河路面，並將行人與單車分隔，提升道路安全。待相關法定程序完成後，我們預期於 2019 年第二季就項目向立法會申請撥款。

行人環境改善計劃

46. 為進一步改善元朗市行人擁擠的情況，路政署於 2015

年已完成元朗市行人環境改善計劃下的 10 項改善措施，包括擴闊行人路和道路交界的行人過路處等，以及美化鳳攸北街兩旁行人路的一項較大型的改善措施。至於連接西鐵朗屏站的元朗市高架行人通道這項大型改善措施，工務小組委員會在 2018 年 5 月 23 日及 26 日的會議上曾就項目作出討論，並通過有關建議。考慮到議員的關注及社會各界的意見，我們正著手制訂推展工程項目的具體安排。由於有關工作仍在進行，我們會適時把項目提交財務委員會審議。

47. 此外，路政署在 2017 年就旺角行人天橋系統項目的初步方案諮詢地區組織及相關持分者，現正考慮所收集到的公眾意見以檢討及優化方案，並於稍後就優化方案諮詢區議會及相關持份者。因應銅鑼灣區的最新發展，路政署亦已展開顧問研究，檢討該區行人環境改善計劃的建議，以繼續推展有關項目。

「人人暢道通行」計劃

48. 正如上文第 13 段簡述，政府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。我們於 2012 年 8 月推出「人人暢道通行」計劃，以繼續優化現有公共行人通道的無障礙通道設施，並於 2016 年的施政報告宣布擴大「人人暢道通

行」計劃的範疇，除了公共行人通道外，符合若干條件¹⁴而非由路政署負責維修及保養的行人通道亦被納入計劃範疇內。我們現正推展 250 個加建無障礙通道設施的項目（當中包括 18 區區議會應政府的邀請，從公眾建議中選出的共 105 個項目），利便市民特別是長者出行。截至 2018 年 9 月底，93 個項目已完成，98 個項目正在施工，其餘 59 個項目正在進行勘測或設計工作。

(k) 單車友善環境

49. 我們會繼續建設「單車友善」的新市鎮及新發展區和優化配套措施。運輸署根據已完成的《香港現有新市鎮單車徑網絡及停泊設施交通運輸研究》，擬定了約 900 個建議改善地點，改善措施涉及增加公共單車泊位和增設安全設施，以保障騎單車者安全。第一批涉及約 100 個地點的改善工程已於 2018 年 6 月完成，共增加了約 980 個單車停泊位。第二批改善工程涉及約 540 個地點，會增加約 3 500 個單車泊位，但最終新增的單車泊位數目，將因應區議會諮詢的結果而調節。為此，運輸署已於 2018 年 5 月開始就改善工程諮詢相關區議會，並安排於 2019 年開展有關工程。

¹⁴ 行人通道須符合下列條件，且其有關加建工程須不涉及收地 -

- (i) 行人通道橫跨由路政署負責維修及保養的公共道路；
- (ii) 市民可以在任何時間從公共道路進入這些行人通道；
- (iii) 該等行人通道須不屬私人擁有；以及
- (iv) 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和維修工程進行期間與政府合作。

運輸及房屋局
二零一八年十月

附表

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議的進展

評審排名	建議項目	項目進展
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，涉及 15 項設施。建造工程於 2012 年 7 月展開，該行人通道已於 2017 年 10 月起開放予公眾使用。
2	寶馬山行人通道系統	<p>路政署於 2016 年 9 月就設計方案諮詢東區區議會轄下的規劃、工程及房屋委員會(委員會)，並獲得支持。在工程刊憲前，路政署再就設計方案諮詢居民，並在 2017 年 11 月及 12 月出席居民大會。由於有多個團體就項目提出意見，路政署就該等意見覆檢設計方案，以期為項目方案爭取大多數共識。</p> <p>路政署在 2018 年 2 月的委員會會議、在 2018 年 3 月與東區區議員、立法會議員及居民進行的實地視察、在 2018 年 4 月舉辦的居民會議、以及在 2018 年 5 月及 6 月與學校和居民進行的焦點小組會議上與各持份者討論及簡介項目的設計修訂方案。</p> <p>就各持份者提出的意見，路政署於 2018 年 6 月 19 日再次諮詢委員會，匯報多個已檢視的設計修訂方案，介紹建議的設計修訂方案，並得到委員會大多數議員的支持。路政署正為項目進行詳細設計及進行工程刊憲的準備工作。</p>
3	青衣長亨邨升降機及行人通道系統	政府在 2016 年 5 月獲得立法會批准撥款。建造工程已在 2017 年 2 月展開，預計在 2019 年年中完工。

評審 排名	建議項目	項目進展
4	磅巷行人扶手電梯及行人通道系統	路政署於 2015 年就修訂項目諮詢中西區區議會，以及舉行公眾論壇。由於意見紛紜及涉及多方面議題，路政署計劃再次就項目諮詢中西區區議會。
5	葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統	政府在 2016 年 5 月獲得立法會批准撥款。建造工程已在 2017 年 6 月展開，預計在 2020 年完工。
6	青山公路至工業街升降機及行人通道系統	政府於 2018 年 6 月 30 日獲立法會財務委員會批准撥款，建造工程計劃於 2019 年第一季展開，預計於 2023 年第二季完成。
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。路政署已委聘工程顧問進行勘測及初步設計工作。
8	竹園北邨行人通道系統	路政署於 2016 年 7 月和 2017 年 3 月就初步設計諮詢黃大仙區議會轄下的交通及運輸委員會(委員會)，獲得委員普遍支持，但其後有區內學校及部分居民提出反對。路政署在考慮反對意見後修訂設計，於 2018 年 1 月再次諮詢委員會，並獲得支持。路政署及政府多個部門在 2018 年 5 月收到鄰近小學對工程的強烈反對。運輸署和路政署現正整理及分析相關意見，積極檢視方案細節，稍後會就最新的發展諮詢有關持份者及委員會。初步技術可行性研究已經完成。
9	窩打老道山升降機及行人通道系統	政府在 2016 年 5 月獲得立法會批准撥款。建造工程已在 2016 年 12 月展開，預計在 2019 年年中完工。
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，該項目涉及兩幅私人擁有的危險斜坡。該兩幅危險斜坡的擁有人已在 2018 年 2 月完成修葺工程。路政署現正就項目恢復進行初步

評審排名	建議項目	項目進展
		技術可行性研究。
11	大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統	政府在 2017 年 12 月獲得立法會批准撥款。前期公用設施的改道工程已在 2018 年 1 月展開。主體工程預計會在 2018 年第四季展開，在 2021 年第四季完工。
12	聯安街升降機及行人通道系統	路政署於 2018 年 2 月就初步設計方案諮詢觀塘區議會轄下的交通及運輸委員會，並獲得支持。由於方案所涉土地橫跨私人地段，並與現有建築物非常接近，路政署會按觀塘區議會的建議，諮詢附近居民及持份者的意見。
13	月華街行人連接系統	為配合觀塘市中心重建項目，土木工程拓展署在 2013 年 4 月展開這項工程。連接系統已經完成，並由 2015 年 10 月起開放予公眾使用。
14 (排名相同)	康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統	初步技術可行性研究已經完成，研究顯示有關項目技術上初步可行。路政署正籌備展開下一階段的建造前期準備工作。
14 (排名相同)	荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機及行人通道系統	醫院管理局在 2015 年 11 月展開這項工程。工程已經完成，設施由 2017 年 1 月起開放予公眾使用。
16	富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成，研究顯示有關項目技術上初步可行。路政署將籌備展開下一階段的建造前期準備工作。
17	興盛路至大窩口道升降機及行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成，研究顯示有關項目技術上初步可行。路政署將籌備展開下一階段的建造前期準備工作。
18	沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統	由於建議項目的工程規模較大，建議走線亦大部分座落於香港房屋委員會和私人業主擁有的地段內，具有一定的複雜

評審 排名	建議項目	項目進展
		性。運輸署正積極跟進以盡快訂定工程 框架，以便相關部門隨後展開初步技術 可行性研究。