

立法會交通事務委員會

2019 年《施政報告》

運輸及房屋局 運輸方面的施政措施

引言

2019 年《施政報告》和《施政報告附編》中，政府列舉了來年會推行的措施。本文件概述陸路和水上交通方面的各項政策措施。

2019 年推行的新措施

(a) 發展運輸基建

2. 我們會致力於 2020 年第一季開通「屯馬線一期」和 2021 年完成沙田至中環線項目餘下的工程，使沙田至中環線項目的「大圍至紅磡段」及「紅磡至金鐘段」早日全線啟用。

3. 我們會加快落實《鐵路發展策略 2014》提出的項目。因應各新鐵路項目的迫切性以及可能帶來的土地發展潛力，我們計劃在未來一年要求港鐵公司開展屯門南延線、北環線（及古洞站）及東涌線延線（即東涌西延線及東涌車站）的詳細規劃及設計工作，務求讓這三個鐵路項目早日動工。

4. 鐵路安全茲事體大，而且鐵路項目涉及龐大的資本投資，我們將會研究成立一個全新的部門，專責處理和監督鐵路規

劃和建造事宜。我們的目標是在推展《鐵路發展策略 2014》下的鐵路項目時，同步落實研究的建議。另外，港鐵公司會強化企業管治，推動提升各項服務的事宜。

(b) 改善公共交通服務

5. 我們會繼續為六條離島渡輪航線提供特別協助措施，並擴展至八條其他離島渡輪航線。上述 14 條航線每年的補貼開支約 2 億 6,000 萬元。同時將推出新的船隻資助計劃，分兩個階段在 2021 年往後約十年間，為當中 11 條渡輪航線全面更新船隊並使用更環保船隻（涉及約 47 艘新船，包括混合動力船隻），以提升服務質素並推動建設綠色城市。我們會就上述建議盡快諮詢委員會及持份者。

提升的士服務質素

6. 為了進一步提升現時的士服務質素，我們將會與的士業界繼續加強合作，包括透過的士服務質素委員會，討論及推動各項措施，以持續提升現有的士服務質素及改善其經營環境。

7. 與此同時，我們早前已經諮詢過本事務委員會提高與的士司機相關罪行罰則的建議，尤其是對重犯者加強阻嚇性，當中包括對於性質較嚴重的違規行為（包括濫收車資、拒載、兜路、兜客及毀損、損壞及更改的士計程錶）實施兩級制罰則，使重犯者須面對更高的罰款上限及更長的最高監禁期；

以及引入的士司機違例記分制度，使的士司機違反與的士相關的法例時，除會被法庭按相關法例定罪外，亦同時會被記分，而當被記分數累積到相當數目，有關司機將會被取消駕駛的士資格一段時期。我們現正草擬相關法例，期望盡快向立法會提交立法建議。

優化公共交通費用補貼計劃

8. 政府於 2019 年 1 月 1 日實施免入息審查的公共交通費用補貼計劃，為公共交通開支較高的市民減輕日常出行的交通費用負擔。在計劃下，市民每月的公共交通開支若超出 400 元，我們會為超出 400 元的實際公共交通開支提供百分之二十五的補貼，補貼金額以每月 300 元為上限。措施廣受市民歡迎，每月受惠人數超過 220 萬。

9. 近年公共交通服務的燃料成本增加，營辦商需增加前線員工的薪酬以挽留人手及吸引新人入行，同時需投放更多資源以持續提升營運安全。這些因素使公共交通服務的營運成本不斷上升，令營辦商持續面對不同程度的加價壓力。為進一步減輕市民因公共交通服務加價所承受的交通費負擔，我們建議將公共交通費用補貼計劃的補貼百分比由現時超出 400 元的每月公共交通開支的四分之一提升至三分之一，並將每月補貼金額的上限由 300 元提高至 400 元。建議所涉的額外補貼金額約每年 8 億元，全年的補貼金額將由約 23 億元增加至約 31 億元。建議將於 2020 年 1 月 1 日實施，市民可於 2020 年 2 月中開始領取按優化計劃後所提高的補貼百

分比以計算的補貼金額。

10. 此外，政府正按計劃於 2020 年年初展開檢討工作，根據實際數據研究計劃的長遠安排，以至對整體公共交通服務佈局及財政的影響。檢討方向包括：計劃的公共交通服務涵蓋範圍、市民登記指定車船票及領取補貼的安排、計劃對市民出行習慣的影響等。考慮到不同電子支付平台日益普及，我們會詳細研究將適用的電子繳費系統納入計劃的可行性。我們預計是次檢討可於 2020 年第四季完成。

(c) 善用路面空間

11. 香港可使用的路面空間有限，因此，我們有必要採取適切的交通管理措施，包括徵收隧道費，使路面暢順，利便市民出行。與此同時，在交通情況許可下，我們會設法減輕市民、公共交通營辦商及運輸業界使用政府收費隧道和管制區的費用。隨着屯門至赤鱸角連接路海底隧道及將軍澳—藍田隧道在未來兩年相繼落成，往來大嶼山和將軍澳的交通將分別得以分流，亦為豁免有關隧道收費提供契機。我們建議當屯門至赤鱸角連接路海底隧道於 2020 年年底通車時，政府豁免新隧道和青嶼幹線的收費。同樣地，我們亦建議當將軍澳—藍田隧道在 2021 年年底啟用時，豁免新隧道和將軍澳隧道收費。未計及兩條新隧道原先預計可收的隧道費，政府估計每年少收約 7 億 5 000 萬元，而約有 7 000 萬車次可受惠。

12. 在法律框架方面，我們計劃在本立法年度內，向立法會提交相關修訂，豁免分別訂明於《青馬管制區（使用費、費用及收費）規例》（第 498A 章）和《行車隧道（政府）規例》（第 368A 章）的青嶼幹線和將軍澳隧道的收費，並按一貫做法，把屯門至赤鱸角連接路海底隧道及將軍澳—藍田隧道納入《行車隧道（政府）條例》（第 368 章）的規管範圍。

13. 此外，我們會繼續多管齊下，提高道路的使用效率，相關措施包括：

- (a) 推展「擠塞徵費」研究，就其他政府收費隧道（包括將來歸屬政府的西區海底隧道及大欖隧道）和青沙管制區，根據其不同時段的交通擠塞情況而徵收不同水平的收費，以期改變隧道和管制區使用者的出行習慣。為此，運輸署已開展相關工作，並預計於 2021 年就建議的收費方案和收費調整機制諮詢持份者；
- (b) 推展中環電子道路收費先導計劃。運輸署會因應不同持份者的意見，以及參考最新的交通數據、海外經驗及過去有關電子道路收費的研究結果等，制訂具體落實方案，讓相關持份者作充分討論；
- (c) 向車主發出車內感應器，以分階段在所有政府收費隧道及青沙管制區推行不停車繳費系統；

- (d) 按照「一地多用」的原則，積極探討在約 20 個項目新增公眾停車場，以分批提供合共約 5 100 個泊車位。此外，因應預計將於 2019 年內完成的商用車輛泊車顧問研究，制訂短、中及長期措施，包括檢討《香港規劃標準與準則》中規範泊車位的標準，以應付可預見的泊車需求；以及
- (e) 從 2020 年上半年起陸續安裝支援多種付費方式（包括以流動應用程式遙距繳付泊車費）的新一代停車收費錶，並提供路旁空置泊車位的實時資訊。政府正就新一代停車收費錶系統的建議營運安排及新功能草擬相關的法例修訂，並計劃於 2019 年內向立法會提交有關條例草案。

(d) 智慧出行

14. 為積極推動「智慧出行」，我們將着手籌備成立專屬交通領域的「智慧交通基金」，並計劃為基金注資 10 億元，以提供資助予企業或機構進行與車輛有關的創新科技研究和應用，從而提升駕駛者出行的便利程度和效率，以及改善駕駛安全等。為確保基金能夠實踐其目的和切合業界的實際需要，政府將邀請相關界別專家及持份者代表等組成專責小組，就基金的涵蓋範疇和運作方式向政府提供建議。視乎專責小組的詳細建議，我們會擬訂基金的具體操作模式。配合其他相關的籌備工作，我們的目標是爭取在 2020-21 年正式推出基金。

15. 鑑於自動駕駛車輛技術近年的發展趨勢，我們亦會着手研究法例修訂，訂定測試自動駕駛車輛所需的條件和配套，以締造合適和安全的道路環境推動測試，鼓勵自動駕駛車輛的發展和應用。運輸署會積極聯同業界及自動駕駛系統研發機構，研究在公路上共同測試新的自動駕駛車輛及相關技術。

16. 此外，為繼續善用科技優化交通管理和提升運輸效率，並配合政府的大數據分析平台於 2020 年第三季推出，政府資訊科技總監辦公室會聯同運輸署開發一套嶄新的「交通數據分析系統」，分析各類實時交通及運輸數據（包括交通流量、平均車速、公共交通和運輸設施營運商的實時數據），以期更準確分析及評估交通情況，提供實時建議，讓運輸署能在事故處理和資訊發放方面作出適當應變。有關分析系統的開發工作將於 2021 年年底完成。相關資訊將由 2022 年下半年開始逐步在運輸署的流動應用程式「香港出行易」和以機讀格式在「資料一線通」網站發放。

(e) 行人友善環境

17. 政府一直致力締造無障礙通行的環境。為了增建更多無障礙通道設施，方便市民上落行人通道，政府經檢視後決定擴大「人人暢道通行」計劃的範疇，推展一個「特別計劃」，為香港房屋委員會轄下租者置其屋計劃屋邨、可租可買計劃屋邨和已拆售物業的公共屋邨的行人通道加建升降機。路政署會於未來數月與相關部門擬定有關計劃的具體安排，並於

2020 年上半年就加建升降機項目及訂立優次諮詢區議會的意見。

18. 在「上坡電梯系統」方面，運輸署已展開顧問研究，檢討及修訂評審機制，並會按照經修訂的機制，檢視過去數年收到逾 110 項「上坡電梯系統」的新建議及作初步技術評估和規劃走線，以展開地區諮詢工作。

19. 為繼續推行「香港好·易行」，運輸署將以《運輸策劃及設計手冊》的放寬標準逐步為公立醫院，以及合資格的新建和現有的行人通道加設上蓋；並會邀請區議會各自選出一條合適的行人通道以加建上蓋，創造行人友善環境。

(f) 取消跨境渡輪乘客上船費

20. 跨境渡輪服務是跨境交通的其中一環。政府將取消現時每名乘客 11 元的跨境渡輪乘客上船費，以配合和促進大灣區內的人流和物流互通。跨境渡輪營辦商已表示會在渡輪票價中全數反映上船費的減幅，並維持票價至少一年不變。政府將展開相關附屬法例的修訂工作。

2019 年持續推行的措施

(a) 發展運輸基建

十一號幹線

21. 十一號幹線的可行性研究已於 2018 年 5 月展開，預計在 2020 年完成。

六號幹線及將軍澳跨灣連接路

22. 六號幹線是本港策略性道路網路的一個重要部分。位於東段的將軍澳-藍田隧道主隧道建造工程已於 2016 年第三季展開，預計於 2021 年完成；而位於西段的中九龍幹線亦已於 2017 年 12 月動工，預計於 2025 年完成。如屬六號幹線中段的 T2 主幹路及茶果嶺隧道可於短期內獲得撥款，我們將爭取於 2019 年年底動工，以期整條六號幹線可於 2026 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建造工程則已於 2018 年 6 月展開，預計於 2022 年完成。

港珠澳大橋和屯門至赤鱸角連接路

23. 首個由粵港澳三地共同建設、連繫三地的港珠澳大橋（大橋）已於 2018 年 10 月 24 日開通，大幅減省往來香港與珠三角西部的行車時間。大橋開通以來運作大致暢順。粵港澳三地政府會繼續以循序漸進的方式增加大橋的跨境車輛配額數目，以期進一步善用大橋，促進粵港澳三地的交流。大橋至東涌及北大嶼山公路的屯門至赤鱸角南面連接路已於 2018 年 10 月及 11 月分階段開通。至於屯門至赤鱸角北面連接路，工程進度符合預期，按照目前情況預計最快於 2020 年年

底完成。

中環及灣仔繞道和東區走廊連接路

24. 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路已於今年2月24日全面通車，大幅改善港島區北面的交通情況。考慮到公眾及中西區區議會有關保留林士街天橋東行下行斜路的建議，政府在進行相關的交通影響評估和其他研究後，認為建議技術上可行，亦有助改善附近交通情況。有關工程現正進行刊憲，待相關程序完成後，路政署將盡快展開有關後續工作。

(b) 改善公共交通服務

進一步提升專營巴士的營運安全

25. 政府一直十分重視專營巴士服務的營運安全，並已預留五億元，以資助專營巴士營辦商在合適的現有巴士上加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器以及在巴士上層座位加裝安全帶。相關的成本效益分析現已完成，運輸署正與專營巴士營辦商及巴士製造商商討和籌備有關加裝工作。在資助計劃下，政府將會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。有關資助計劃預期在 2019 年年底或 2020 年年初正式推出。

26. 與此同時，所有專營巴士營辦商自 2018 年 7 月起訂購的新雙層巴士，均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。

紓緩專營巴士的加價壓力

27. 為了紓緩專營巴士的加價壓力，政府已修訂法例，自2019年2月17日起，豁免各專營巴士營辦商繳交七條政府隧道和兩條政府道路的收費。專營巴士營辦商須將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，以減低市民日後所需承受的加價幅度。事實上，基金的紓緩作用已令早前城巴（專營權一）及新巴獲批的車費加幅分別降低約2.9%及4.3%；而政府亦正處理九巴及龍運提交的加價申請，如果有關加價獲批准，有關加價幅度將會計及基金所帶來的紓緩作用，使乘客所需承擔的車費加幅能有所下調。

提升公共交通服務及配套設施的持續措施

28. 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。

29. 就提升專營巴士服務方面，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。與此同時，專營巴士公司正推出新型專營巴士服務，包括長途新型巴士服

務。該類別的首批巴士已經抵港，待完成相關檢驗、車輛登記及安裝車廂設備等工序後，有關試辦服務預計在 2019 年年底陸續推出。

30. 此外，政府早前建議以試驗計劃推出專營的士服務，以回應社會上對服務質素較佳、收費較高而具備「網約」特色的個人化點對點公共交通服務的新需求。政府已於 2019 年 5 月 8 日將《專營的士服務條例草案》提交立法會審議。

31. 政府亦會繼續籌備復辦「中環－紅磡」渡輪航線和試行經啟德、紅磡、尖東、西九龍和中環的「水上的士」服務的工作，並預計於 2019 年 12 月就該兩項服務進行招標，以期讓「中環－紅磡」航線及「水上的士」最快分別於 2020 年上半年及下半年開始投入服務。同時會考慮優化紅磡（南）渡輪碼頭的方案，引入商業元素，為紅磡海濱注入活力。

32. 至於小巴方面，為配合政府推動無障礙及綠色運輸的政策目標，政府建議放寬小巴車身長限制至 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。與此同時，運輸署亦會一併考慮修訂其他車輛結構限制的需要，確保現行交通道路及設施能適當配合車身 7.5 米長的小巴。政府現正籌備相關立法工作，以期盡快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及／或無障礙設施小巴車款須遵從的車身長限制。

33. 此外，政府繼續推動可供輪椅上落的低地台小巴試驗計

劃。可供輪椅上落的低地台公共小巴已於分別於 2018 年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）投入服務。第三輛低地台公共小巴現正進行改裝，以符合相關法例要求。待有關改裝工作完成後，該部小巴預計會在途經九龍區其中一間醫院的專線小巴路線提供服務。運輸署已於 2018 年第四季開展定期小巴使用率市場研究，當中會一併檢討試驗計劃的運作成效，預計有關研究將於 2019-20 年完成。如經檢討後確定試驗計劃可行可取，政府將與業界商討進一步研究推廣低地台小巴。

34. 政府將在未來 3 個財政年度繼續推行有關專線小巴實時到站資訊系統的建議。運輸署已成立工作小組，定期與專線小巴業界代表舉行會議，以了解業界對實時到站資訊系統的意見。同時，運輸署亦已就資料收集系統委托技術專家進行試驗計劃。此試驗計劃預計會於 2019 年年底完成，以選定合適的技術並於 2020 年年初開展系統的研發。運輸署會於 2020 年年中起逐步在專線小巴上安裝相關裝置並進行實地測試及系統試驗。為使乘客能盡快受惠於建議措施以便利計劃行程，我們正爭取在 2020 年年底起分階段推出實時資訊系統，並於 2022 年年初正式全面啟用。

35. 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。

(c) 提升車輛維修業的水準

36. 目前，在政府的「車輛維修工場自願註冊計劃」和「車輛維修技工自願註冊計劃」下，2 055 間工場(佔總數的 74%)及 9 307 名技工(佔總數的 90%)已分別註冊。我們正研究推出車輛維修技工及車輛維修工場強制註冊制度的可行方案，並會就計劃的發展與業界保持緊密溝通。

(d) 行人友善環境

37. 在「香港好·易行」政策下，運輸署會繼續推展一系列措施，包括在中環及深水埗這兩個試點地區，試行創新措施，締造寫意舒適的步行環境；因應在尖沙咀推行的行人導向標示試驗系統的經驗，研究將系統擴展至香港其他地區；與地政總署合作，於 2021 年前把「香港出行易」流動應用程式的步行路線搜尋功能(包括無障礙步行路線資訊)擴展至全港，以及提升灣仔至上環的行人連通度。

運輸及房屋局

2019 年 10 月