

立法會交通事務委員會

2020 年《施政報告》

運輸及房屋局 運輸方面的施政措施

引言

2020 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。

2020 年推行的新措施

(a) 跨境交通

2. 自港珠澳大橋（大橋）於 2018 年 10 月通車以來，粵港澳三地政府一直通力合作，推展各項跨境交通措施。政府將會全力推進「大橋港車北上不設配額計劃」（「計劃」），容許合資格的香港私家車可無須取得配額，經大橋往來香港與廣東省。我們預期「計劃」會便利香港居民以自駕的方式到廣東省作短期商務、探親或旅遊，進一步善用大橋和促進粵港澳大灣區的發展。我們和廣東省政府正在敲定「計劃」的實施安排及實施時間，並會適時公布詳情。粵港政府亦會參考「計劃」在大橋的實施經驗，積極研究把「計劃」延伸至一個港深陸路口岸，讓香港私家車可以穿梭粵東粵西。

(b) 全面交通運輸策略性研究

3. 政府會進行一項全面的交通運輸策略性研究，研究元素包括調查市民最新的出行習慣，參考和引進合適的創新交通模式和技術，提升公共運輸服務滿足市民的需求之餘，使不同交通資源更有效分配並互相配合，以支持香港作為宜居城市的可持續發展，及促進與內地尤其是大灣區的人流和物流。

(c) 智慧出行

4. 為配合智慧出行的理念，運輸署由 2020 年第四季開始推行「實時交通燈號調節系統」先導計劃，在五個交通燈路口設置感應器，透過雷達技術及熱能探測偵測人流和車輛，以優化分配予車輛及行人的綠燈時間，達致減少擠塞及延誤。

5. 此外，為應用科技以紓緩公眾泊車位不足的情況，運輸署正積極推展六個自動泊車系統先導項目，而地政總署已於 2020 年 9 月底就位於荃灣海盛路的首個先導項目公開招標，系統可望於 2021 年投入服務。

6. 政府一直推動公共交通營辦商開放其營運數據，方便市民出行和計劃行程。為提供專線小巴實時到站資訊，運輸署已於 2019 年年底完成相關資訊系統的試驗計劃，並正進行系統研發工作，計劃由 2020 年年底起分階段在全港約 3 300 部專線小巴安裝定位裝置及進行實地測試，以期在 2022 年全面覆蓋所有專線小巴路線。政府預計可於 2020 年 12 月開始透過運輸署的流動應用程式「香港出行易」發放已安裝定

位裝置的專線小巴實時到站資訊，相關數據亦會以機器可讀格式透過政府「資料一線通」發布予公眾免費使用。

(d) 提升的士服務質素

7. 運輸署會繼續與的士業界攜手合作，進一步提升的士服務質素，透過善用科技（例如探討可否安裝電子計程錶以配合電子支付系統及電子司機證等）及舉辦嘉許計劃，鼓勵的士司機及車隊為市民提供優質服務。

8. 此外，我們早前已分別就提高與的士司機相關罪行罰則的建議（包括引入的士司機違例記分制度），以及提高利用汽車作非法出租或載客取酬罪行罰則的建議諮詢本事務委員會。我們現正籌備相關法例的修訂工作，以期盡快向立法會提交條例草案，以保障乘客。

(e) 公共交通費用補貼計劃 – 延長放寬每月交通開支水平的特別措施

9. 政府於 2019 年 1 月 1 日推出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負擔。在計劃下，市民每月的公共交通開支若超出 400 元，便可領取補貼。為進一步紓緩市民的交通費負擔，政府由 2020 年 1 月 1 日起優化計劃，把超出 400 元的每月公共交通開支的補貼比率由四分之一提升至三分之一，並將每月補貼金額上限由 300 元提高至 400 元。

10. 計劃自推出以來，運作順暢，廣受社會大眾歡迎。為了讓更多市民可在 2019 冠狀病毒病疫情期間受惠於計劃，政府在第二輪「防疫抗疫基金」下推出一項臨時特別措施，於 2020 年 7 月 1 日至 12 月 31 日期間暫時將計劃的每月公共交通開支水平由 400 元放寬至 200 元。考慮到疫情持續打擊本港經濟，政府決定延長有關措施六個月，以減輕市民的交通費負擔。在 2021 年 1 月 1 日至 6 月 30 日，政府會繼續就市民每月超出 200 元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，上限為 400 元，預計每月約 380 萬名市民受惠。

(f) 港鐵車費

11. 為進一步紓緩市民在疫情期間的交通費負擔，港鐵公司與政府磋商後，決定將原定於今年年底結束的「程程 20% 車費扣減」延長三個月至 2021 年 3 月，及「港鐵都會票」和五款「全月通加強版」的 100 元優惠延長六個月至 2021 年 6 月，以惠及更多乘客。政府會延續早前的安排，承擔其中一半的少收車資至 2021 年 3 月，其後支出則由港鐵公司承擔，而政府的總承擔金額仍以先前預留的八億元為上限。

2020 年持續推行的措施

(a) 發展運輸基建

《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》

12. 我們會根據《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策

略》規劃研究的最終發展策略，進行《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》，探討鐵路及主要幹道基建的布局，以及為走線和配套設施進行初步工程技術評估，讓大型運輸基建的規劃能配合甚或預留容量，以滿足香港整體長遠發展的需要。

鐵路項目

13. 為繼續發展鐵路作為本港客運系統的骨幹，我們正積極推展《鐵路發展策略 2014》內的新鐵路項目。運輸及房屋局已在本年上半年邀請港鐵公司就東涌線延線及屯門南延線展開詳細規劃及設計工作。至於北環線，政府現正就港鐵公司提交的項目建議書及其他補充資料作最後審議，有關的詳細規劃及設計工作將會於短時間內展開。同時，政府亦正研究港鐵公司就另外三個新鐵路項目(即東九龍線、北港島線及洪水橋站)提交的建議書及補充資料，並會適時公布有關項目的未來路向。至於南港島線(西段)，港鐵公司將於本年年底向政府提交項目建議書，政府有關部門會隨即進行研究，適時推展有關項目，以配合華富邨的重建時間表。

六號幹線及將軍澳跨灣連接路

14. 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、中段的 T2 主幹路及茶果嶺隧道，以及西段的中九龍幹線工程均已展開，整條六號幹線預計可於 2026 年開通。屆時，市民在繁忙時間經六號幹線往來將

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。

屯門至赤鱲角連接路

15. 屯門至赤鱲角北面連接路（包括屯門-赤鱲角隧道）的建造工程已經完成，將於 12 月 27 日開通。連同已於 2018 年 10 月通車的南面連接路，整條屯門至赤鱲角連接路連接新界西北、港珠澳大橋、北大嶼山和香港國際機場，將提供一條更直接的路線往來新界西北與大嶼山，為往返屯門南和香港國際機場節省約 20 分鐘行車時間。此外，屯門至赤鱲角連接路全面開通後，會成為青嶼幹線以外，連接香港國際機場和市區的另一條陸路通道，有助分流往來大嶼山的交通。

(b) 改善公共交通服務

進一步提升專營巴士的營運安全

16. 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。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。有關安裝工作已在 2020 年第三季開始陸續展開，由 2021 年年初起優先在行走途經快速公路的長途巴士路線上

投入服務，並預計於三至四年內完成。

提升公共交通服務及配套設施的持續措施

17. 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，人次於 2019 年達每天 1 200 萬。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。

18. 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。此外，為回應社會關注及提升專營巴士服務水平，運輸署在 2019 年就專營巴士上可站立的乘客數目作出檢討，並建議修訂《巴士路線發展計劃中有關改善及減少服務的指引》(《指引》)內有關巴士車輛和班次調配的指標，採用每平方米站立四人作為服務水平的基準。相關修訂有助降低現時調配巴士服務水平的門檻，要求專營巴士公司在繁忙時間增加乘客需求較高的巴士路線的班次，間接改善乘客在巴士上的站立空間，令他們可享有更舒適的旅程。政府已就建議與專營巴士公司商討落實計劃，視乎專營巴士公司購置車輛及聘請車長的進度以及疫情的發展，運輸署希望修訂後的《指引》最早可於 2021 年年中開始實施。

19. 政府致力提升港內線和離島渡輪服務。在港內線渡輪方面，「中環一紅磡」渡輪航線已於 2020 年 6 月起提供服務，營辦商亦正積極籌備「水上的士」服務。此外，我們正落實離島渡輪服務的長遠營運模式，將特別協助措施擴展至其他離島渡輪航線，以期將收費維持在可負擔的水平；以及將由 2021 年起，分階段資助離島航線更新現有船隊和採用更環保的船隻。

20. 另外，政府一向致力推動環保及無障礙交通政策。在小巴方面，政府已完成法例修訂，放寬小型巴士的長度及最高重量限制，相關規定於今年 7 月 5 日生效。政府亦正檢討緊急出口設計，以及可供輪椅上落或低地台小巴的推廣等，使業界有更多選擇，並配合行業發展需要。我們會繼續留意公共小巴的運作模式以及最新的科技發展，確保相關政策和法例能夠配合社會及業界的實際需要。

21. 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、資助香港電車有限公司以新技術更換主要路段的電車軌道，以及為專線小巴偵測座位佔用及佩戴安全帶狀況的技術進行概念驗證試驗。

(c) 智慧出行

22. 「智慧出行」的其中一項主要措施，是推行「不停車繳費系統」，讓駕駛者以「繳費貼」遙距繳付政府收費隧道和青

沙管制區的隧道費。為此，我們將於 2020 年 12 月開始，就「不停車繳費系統」和「繳費貼」的具體安排展開公眾參與活動，並於 2021 年向立法會提交條例草案，為「不停車繳費系統」提供所需的法律依據，讓運輸署向車主派發「繳費貼」，並分階段實施「不停車繳費系統」。

23. 為了善用科技以便利駕駛者，新一代路旁停車收費錶已準備就緒。為新收費錶的新功能及相關事宜提供法律基礎的條例草案已於 2020 年 11 月獲立法會通過，我們將由 2020 年 12 月起分階段安裝接受多種電子付費方式，並可提供相關空置泊車位實時資訊的新收費錶。

24. 我們也期望企業或機構進行與車輛有關的創新科技研究和應用，進一步推動「智慧出行」。我們已為十億元的「智慧交通基金」展開籌備工作，運輸署早前已就基金的範疇和運作模式諮詢相關界別代表，預期將於 2021 年第一季開始接受申請。

25. 此外，運輸署正積極研究法例修訂，以締造有利條件，促進自動駕駛車輛科技在本港的發展和應用。運輸署已於 2019 年 11 月成立由業界及相關研發機構代表等組成的「香港自動駕駛車輛科技應用技術諮詢委員會」，以共同探討合適的規管框架。我們會繼續聽取相關持份者的意見，並積極配合業界及自動駕駛系統研發機構就相關技術進行測試。

(d) 行人友善環境

26. 運輸署會推出一連串新措施以推動「香港好·易行」，締造行人友善環境，包括於 2020 年 12 月將署方的一站式應用程式「香港出行易」的步行路線搜尋功能（包括無障礙步行路線搜尋功能）擴展至全港 18 區。此外，第一輪加強灣仔和上環的行人網絡連繫工程已於 2020 年 6 月完成，其他改善工程會分階段實施。我們預計將於 2020 年年底完成制訂有關香港易行度的整體策略。另外，為連接公立醫院行人通道進行的加設上蓋項目，運輸署已於 2020 年 10 月開始徵詢相關區議會的意見，並邀請 18 區區議會建議第二輪的行人通道加設上蓋工程項目。至於區議會第一輪建議的行人通道加設上蓋工程項目，首個項目已於 2020 年 2 月完成，另有九個已相繼動工，其餘八個則處於規劃和設計階段。此外，運輸署於 2017 年 12 月展開《檢討上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的評審機制及初步可行性研究》，根據修訂的機制為過去數年接獲的共 114 個上坡電梯系統建議項目進行初審、篩選及訂定優次。運輸署已於本月起陸續徵詢相關區議會意見，以訂定首批推展項目。

「人人暢道通行」計劃

27. 路政署會繼續推進「人人暢道通行」計劃，積極為行人通道加建無障礙通道設施(例如升降機)。截至 2020 年 10 月，我們已完成 165 個項目。另外，政府已擴大計劃範圍，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」

屋邨和已拆售非住宅物業的公共屋邨的行人通道加建升降機。路政署正積極落實有關的推行細節，以期盡快展開建造工程。

運輸及房屋局

2020 年 12 月