

2021年10月19日  
討論文件

立法會交通事務委員會  
《交通運輸策略性研究》

目的

本文件旨在向委員報告有關《交通運輸策略性研究》的研究概要。

背景

2. 行政長官在《2020年施政報告》中宣布，政府會進行一項全面的《交通運輸策略性研究》(下稱「《策略性研究》」)，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，目的是在提升公共運輸服務滿足市民需求的同時，更有效分配不同交通資源，以支持香港的可持續發展，以及促進粵港澳大灣區(下稱「大灣區」)內的人流和物流。

3. 一直以來，政府貫徹執行第三次整體運輸研究所訂定的五項「更佳」策略<sup>1</sup>，務求適時制訂交通運輸政策，並透過分

<sup>1</sup> 政府自1976年以來進行了三次整體運輸研究，訂下運輸規劃和整體發展策略的綱領，以及制訂運輸基礎設施的發展計劃。第三次整體運輸研究於1999年完成，訂定了五個大原則，包括(一)更妥善融合運輸與城市規劃；(二)更充分運用鐵路，讓鐵路成為客運系統的骨幹；(三)提供更完善的公共交通服務和設施；(四)更廣泛運用新科技來管理交通；以及(五)制訂更環保的運輸措施。這五大原則至今仍然適用。

階段有效投放資源，早日推展有關項目，以應付迅速增長的交通及發展需求。就此，政府完成了多項針對個別範疇的研究，包括《鐵路發展策略 2000》、《鐵路發展策略 2014》及 2017 年的《公共交通策略研究》等。各項本地及跨界運輸基礎設施已按規劃動工並相繼落成啓用。此外，政府亦開展了多項專題研究<sup>2</sup>，繼續規劃未來的運輸基礎建設，並探討引進合適的交通管理方案。

4. 然而，香港、內地以至全球在過去多年間，發生了巨大和急促的社會經濟變化，為香港帶來全新的挑戰和獨特的機遇。一方面，新發展區的人口急速增長、人口老化以及市民出行習慣的改變、土地資源更彌珍貴，以及市中心地區運輸發展空間日趨飽和，都為香港進一步改善交通服務帶來更艱巨的挑戰。另一方面，大灣區的蓬勃發展加上《2021 年施政報告》中倡議的「北部都會區」、新發展區的新闢土地、交通運輸相關科技的迅速發展、市民對更環保和更健康自然的生活日益嚮往，皆為促進香港的交通運輸發展帶來新的契機和推動力。

5. 為迎接上述全新的挑戰和機遇，我們須在沿用上文第三段所述一貫行之有效的策略上尋求突破。我們需要承先啟後，建基於五項「更佳」策略之上，進行高層次和更具前瞻性的整體研究，從而優化香港的運輸政策，以應對嶄新的運輸發展和需求，並鞏固未來發展競爭力。正因如此，現在正是最佳時機進行《策略性研究》，既可以藉此全面協調、補充和整合已完成

---

<sup>2</sup> 包括《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》、提升整體運輸研究模型的顧問研究，以及其他有關收費隧道擠塞徵費、中環電子道路收費先導計劃、易行度和不停車繳費系統的研究。

及進行中的各項有關運輸的研究結果和建議；亦可同時把握時機就社會一直關注的交通運輸議題，以及如何開發和落實各種新技術和運輸模式，進行全方位審視、檢討及制訂策略。

### 《策略性研究》目的

6. 《策略性研究》將制訂前瞻性的運輸策略，規劃期直至2050年；並將致力與香港爭取於2050年前實現碳中和的具體目標，以及政府最近公布的《香港電動車普及化路線圖》、《香港清新空氣藍圖》及《香港氣候行動藍圖2050》互相配合。《策略性研究》的目的是制訂一份運輸策略藍圖，為香港未來的交通運輸勾劃願景、策略、措施和實施計劃，確保香港將來能維持一個安全可靠、環保高效的交通運輸系統，既可滿足市民在經濟、日常生活和休閒方面的出行需要，亦可促進香港的可持續發展及與大灣區無縫的交通連繫。《策略性研究》會透過統籌和協調政府各項主要運輸相關研究的進展及建議，綜合結論及推展方案，從而發揮協同效應，增強個別運輸策略或措施所帶來的便捷性和效益。

### 《策略性研究》範疇

7. 《策略性研究》涵蓋的交通運輸議題既全面亦廣泛，其研究範疇可歸納為以下四個主要方針：

(a) 充分利用有限的道路空間

現時，在繁忙日子及時段經常會出現交通擠塞，尤其是在市中心及來往市中心的路段。香港的土地資源有限，不斷擴展運輸基礎設施以應付持續增加的交通需求並非持續可行的方法。再者，在更著重環境保護的要求下，推展運輸基建項目變得越來越具挑戰性。因此，此方針旨在以新思維構思如何善用有限的道路空間，目標是在提升道路空間的使用效率之餘，縮短行程時間。此方針下會探討的相關策略或措施包括：

- (i) 管理道路的使用和控制車輛增長，分散繁忙時段的車輛流量；
- (ii) 引入智慧公路等技術以提高道路空間的效益；
- (iii) 探討按實時需求提供交通服務（例如合夥用車）；  
及
- (iv) 以新科技（例如自動駕駛車輛和車聯網）提升道路容量和應對事故的抗禦力。

(b) 提供以人為本及有效率的公共交通服務

政府正展開多項關於鐵路及主要幹道基建的大型運輸基建規劃，以配合新發展區和新市鎮的擴展。此方針的目標是探索如何藉著這些新的大型運輸基建規劃的機遇，在以鐵路為骨幹的基礎上，引入嶄新措施和策略，更好地加強跨交通模式及各交通模式內的協調和良性

競爭，讓市民可使用高效率及可負擔的公共交通服務。此外，鑑於市民對較高質素的的士服務的需求日見殷切，此方針亦會探討如何提升的士服務。此方針下會探討的相關策略或措施包括：

- (i) 配合新的鐵路及道路網絡發展（尤其是在新發展地區），妥善地協調不同公共交通模式的角色及良性競爭，維持以鐵路作為骨幹的有效的公共交通系統；
  - (ii) 探討在新發展地區引入合適的新公共交通系統（例如無軌電車、巴士快速交通系統（Bus Rapid Transit）、自動駕駛車輛系統等）；
  - (iii) 探討發展按實時需求提供的公共交通服務；
  - (iv) 按「一地多用」原則建設新一代提供多元設施<sup>3</sup>的運輸交匯樞紐，以改善整體交通連繫；
  - (v) 探討提升的士服務質素的可行方案；及
  - (vi) 探討利用來自道路管理及控制車輛增長措施的收入，改善公共交通服務及穩定車費。
- (c) 提倡綠色運輸和主動出行模式作為健康生活的方式

市民大眾對更清潔環境及可選用綠色運輸服務的期望日益增加，本港在綠色運輸及主動出行模式方面仍有很大的發展空間。政府認為應優先推動這類運輸／出

---

<sup>3</sup> 運輸交匯樞紐在提供各項公共運輸的轉乘設施外，亦可能提供其他設施，例如停車場、單車泊位、購物及餐飲設施等。

行模式，以配合香港的碳中和政策。目前，環境局正積極推展《電動車普及化路線圖》，當中的構想與運輸政策環環緊扣。運用新的智能運輸科技（例如結合車聯網的自動駕駛車輛）提供綠色運輸服務，不但有助提升道路空間的使用效率，亦能減低在狹窄市區內擴闊路面的需要。此方針的目標是締造綠色交通環境，鼓勵市民廣泛採用創新的綠色運輸及主動出行模式作優先的出行選擇。此方針下會探討的相關策略或措施包括：

- (i) 檢討及制訂相關標準及指引，預留更多空間推動綠色運輸和主動出行模式；
  - (ii) 把握電動車普及化契機，推廣及推動綠色運輸和新一代運輸技術；及
  - (iii) 鼓勵主動出行，減少機動交通工具。
- (d) 把握機遇加強與大灣區其他城市的交通連繫

行政長官於《2021年施政報告》中提出建設「北部都會區」，以創科產業為經濟引擎，讓香港更好融入國家發展。在此發展大局下，加強香港與大灣區其他城市的交通連繫，有助香港融入大灣區「一小時生活圈」，促進大灣區的人流和物流，並推動經濟發展及地區合作，更有助香港達致職住平衡。此方針旨在與深圳和其他大灣區城市緊密攜手合作，參照施政報告的建議，研究優化、增強及添加跨境連接的交通服務和相關設施，改善

港深兩地整體跨境交通的效率、容量及便捷度。《策略性研究》會以構建港深一小時通勤網絡為目標，研究為兩地居民提供方便跨境商貿、工作、居住、學習、旅遊和享用生活服務的多元選擇，並建立更完善的跨境設施及與交通網絡的無縫連接。此方針下會探討的相關策略或措施包括：

- (i) 改善並協調各項跨界公共交通服務，以提升整體服務效率、質素及加強各個邊境管制站（口岸）的協同效應；及
- (ii) 審視大灣區最新運輸及交通服務的發展，並建議合適的本地交通配套，以提供更快捷方便的貨運及客運服務。

8. 考慮到《策略性研究》涉及廣泛而複雜的課題和專業範疇，並會就相關法律、規管和制度框架作建議，運輸署會委聘顧問協助進行《策略性研究》。顧問服務包括進行交通模擬和調查、交通網絡表現分析、運輸基建技術分析、電腦模型編寫和調試、制訂先導計劃和試驗、對建議進行財政評估和敏感度分析等。

### 《策略性研究》時間表

9. 運輸署現正制訂《策略性研究》的具體安排，並已展開遴選及招聘顧問的工作，目標是在 2021 年年底批出顧問合約。隨後，運輸署會在 2022 年進行全港性的交通習慣調查，目標在

2023 年完成有關調查，並根據調查結果展開更新「整體運輸研究模型」的工作，作交通預測之用。整個《策略性研究》涵蓋範圍廣而深，預期會在 2025 年內完成。在進行《策略性研究》過程中，運輸署會就個別較嶄新或社會較為關注的交通運輸議題優先推展專題研究（例如上文第 7(b)段提及的提升的士服務質素），以期探討和建議相關政策及措施。運輸署會因應這些專題研究的實際進度，就部分可獨立成章的課題，分階段就中期研究結果諮詢持份者，以期盡早制訂相關的交通運輸政策和推出可行的適切措施。

10. 請委員備悉本文件的內容和提出意見。

運輸及房屋局  
運輸署  
2021 年 10 月