

立法會交通事務委員會

2022 年《施政報告》

運輸及物流局  
運輸方面的施政措施

引言

2022 年《施政報告》和《施政報告政策措施》列舉了政府會於來年推行的措施。本報告旨在概述與運輸事宜有關的各項政策措施和指定項目指標。

(a) 運輸基建

2. 政府以「基建先行」及「創造容量」的規劃方式推動運輸基建項目，以釋放運輸基建沿線新發展區的發展潛力，並且具前瞻性地配合長遠發展所帶來的運輸和物流需求，同時加強與大灣區其他城市的跨界融合。我們亦因應交通瓶頸完善運輸網絡，以增加市民出行的選擇及縮短行程時間。

*《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》*

3. 按《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》的建議，政府將會推展三條主要幹道及三條策略鐵路，包括：

- (i) 「北都公路」— 打通新界北的東西脈絡，由西邊的天水圍途經新田連接東邊的古洞北，提升「北部都會區」的運輸容量；

- (ii) 「沙田繞道」－開通一條新南北幹道連接大埔及西九龍，為新界東居民提供更快捷途徑前往市區，完善南北運輸網絡並紓緩吐露港公路的壓力；
- (iii) 「將軍澳—油塘隧道」－興建將軍澳第三條公路隧道，配合將軍澳第 137 區的未來發展，加強對外連接；
- (iv) 「港深西部鐵路」－連接洪水橋和前海，便利港深往來，有力促進香港與大灣區的融合發展、互聯互通；
- (v) 「中鐵線」－興建第 12 條鐵路線，由元朗錦田途經葵涌連接九龍塘，紓緩屯馬線的載運壓力，為市民往返新界與市區提供多一個出行選擇；及
- (vi) 「將軍澳線南延線」－把將軍澳線向南延伸至將軍澳第 137 區，優化該新發展區的交通配套，滿足市民的出行需要。

4. 我們計劃於今年年底展開《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》的諮詢工作，並就上述建議的運輸基建作詳細介紹，以期於 2023 年第四季整合香港未來的主要運輸基建發展藍圖。

#### *本地運輸基建*

- (i) 規劃中的鐵路項目

5. 隨著東鐵線過海段於今年 5 月投入服務，現時整個鐵路網絡覆蓋七成人口居住的地區。為繼續發展鐵路作為本港客運系統的骨幹，政府正積極有序地推進多個本地鐵路項目。

在本屆政府任期內，五個鐵路項目將陸續動工，其中四個，包括北環線第一期古洞站、東涌線延線、小蠔灣站<sup>1</sup>和屯門南延線預計於 2023 年動工。北環線古洞站將於 2027 年啟用，隨後東涌線延線、小蠔灣站、屯門南延線及洪水橋站將陸續完成。同時，我們正積極研究香港鐵路有限公司(「港鐵公司」)就南港島線(西段)提交的建議書，並會因應華富邨重建的時間表，在騰出車站所需的用地後動工。另一方面，由於東九龍線沿線地勢起伏，採用地下重型鐵路模式推展並非最具效益的選項。我們現正探討建造高架無軌捷運系統作替代方案，並預計於 2023 年上半年完成有關技術可行性研究。至於北港島線，港鐵公司正因應我們的意見，就可行方案作進一步研究，以改善這個項目的設計。

## (ii) 規劃中的道路項目

6. 政府定期檢視道路基建的規劃，以適時推展工程項目，滿足交通需求。因應新界西北陸續發展所產生的交通需求，政府正推展一系列道路基建項目，以加強區內區外的連繫，並透過提升道路基礎建設，進一步加強交匯道路及區內道路網絡的承受能力，增強周邊發展的連繫，有效釋放相關區域的發展潛力。連接市區方面，政府正推展十一號幹線(元朗至北大嶼山段)、青衣至大嶼山連接路，以及元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程。十一號幹線(元朗至北大嶼山段)的勘查研究已於 2021 年 9 月展開，而青衣至大嶼山連接路

---

<sup>1</sup> 除《鐵路發展策略 2014》建議的鐵路項目外，為配合發展局統籌的小蠔灣車廠用地房屋發展項目，在東涌線將會加設小蠔灣鐵路站。

及元朗公路（藍地至唐人新村段）擴闊工程的工程技術研究亦正同步進行。連接機場及大嶼山方面，政府正推展連接藍地至屯門第 40 區及屯門－赤鱗角隧道的屯門繞道，有關勘查研究已於今年 3 月展開。通過落實從多方面精簡與道路工程及環境影響評估相關的法定和行政程序，我們預期能有效縮短工程前期研究所需的時間；同時，加上採用新的合約採購模式（例如讓承建商參與顧問公司的設計工作）、應用最新科技、以及同步進行前期工程和詳細設計工作等方法，我們爭取於 2033 年或以前分階段開通上述道路項目。

7. 另一方面，為配合地區未來發展和舒緩交通擠塞，我們將會推展沙田 T4 號主幹路工程，提供一條更直接的通道往返西九龍及荃灣和馬鞍山及西貢，以及西貢公路第二期改善工程，以進一步完善西貢公路道路設計。此外，為改善已經投入服務超過 50 年的獅子山隧道的狀況和提升其道路安全水平，我們計劃於明年就獅子山隧道改善工程展開詳細設計，以進行全面隧道修復工程，並一併提升隧道及其連結道路的容車量。

### (iii) 興建中的道路項目

8. 政府正在興建六號幹線及將軍澳跨灣連接路，以紓緩九龍現有主要東西行方向的行車道路及將軍澳的交通擠塞情況，以及配合沿線地區的交通需要。現時，將軍澳跨灣連接路和屬於六號幹線東段部分的將軍澳－藍田隧道的結構工程已大致完成，並正進行相關後續工程。兩個項目的工程已踏

入最後階段，預計將於今年 12 月同步開通，不但提供更便捷的道路往來將軍澳和觀塘以及東區海底隧道，更讓將軍澳區內交通更加順暢。六號幹線餘下項目，包括中九龍幹線和 T2 主幹路及茶果嶺隧道的興建工程正進行得如火如荼，以期於 2026 年全線開通，令繁忙時間往來將軍澳市中心及油麻地交匯處的行車時間可由現時約 65 分鐘大幅減至約 12 分鐘。

### *跨境鐵路項目*

9. 特區政府會繼續透過「推動港深跨界軌道基礎設施建設專班」（「專班」）推展跨境鐵路項目。其中，「專班」就港深西部鐵路（洪水橋至前海）展開的首階段研究預計今年內完成，隨後港深雙方將於 2023 年第一季共同展開次階段研究，包括工程的初步可行性、走線、配套設施、法律和財務安排等。與此同時，我們亦正積極與深圳當局和港鐵公司跟進北環線支線經落馬洲河套地區的港深創新及科技園接入深圳新皇崗口岸的相關工作。港深政府亦會繼續探討方案優化羅湖管制站及其交通接駁，滿足兩地的需要。

### **(b) 交通運輸策略性研究**

10. 除了運輸基建等硬件配套，在交通方面，運輸署已正式展開《交通運輸策略性研究》（《策略性研究》），旨在為香港制訂一份具前瞻性的運輸策略藍圖。《策略性研究》涵蓋多個交通及運輸領域，研究範疇可歸納為四個主要方針：（一）充分利用有限的道路空間；（二）提供以人為本及有效率的公共

交通服務；(三)提倡綠色運輸和主動出行模式作為健康生活的方式；及(四)把握機遇加強香港與大灣區其他城市的交通連繫。

11. 運輸署已在本年 9 月展開全港性交通習慣調查，搜集市民最新出行模式和習慣。運輸署會在 2023 年完成有關調查，並根據調查結果更新和改良策略性運輸模型，作預測交通情況之用。有關交通預測將在規劃運輸設施和制訂運輸政策時提供重要參考，讓未來運輸系統更切合市民需要。

12. 此外，運輸署計劃在 2023 年下半年起提出《策略性研究》的初步建議，並在 2024 年年內推展一些嶄新的先導計劃，例如測試自動駕駛車輛等，以期在 2025 年公布以構建可靠、安全、智能和環保高效運輸系統為目標的運輸策略藍圖。

### (c) 港車北上

13. 在制訂運輸策略藍圖的同時，政府正繼續全力推進「港珠澳大橋港車北上不設配額計劃」(「計劃」)，目標是讓合資格的香港私家車在無需取得常規配額下，經港珠澳大橋往來香港與廣東省，以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。特區政府與廣東省政府和內地相關當局正在敲定「計劃」的實施安排細節，並致力簡化有關的申請程序和降低手續費用，包括爭取給予北上港車海關免擔保安排，以爭取盡快落實及公布詳情。粵港政府亦會參考「計劃」將來在港珠澳大橋的實施經驗，積極研究適時把「計劃」

延伸至一個連接香港和深圳的陸路口岸，讓香港私家車可以無需配額穿梭粵東粵西。

#### (d) 智慧出行

14. 本地交通方面，政府一直持續推進各項「智慧出行」措施，充分利用科技，以嶄新的感應偵測、人工智能、大數據分析等，應付與日俱增的運輸及交通需求，為市民帶來更便捷、可靠和順暢的出行體驗。

15. 「智慧出行」的其中一項主要措施，是促進自動駕駛車輛及車聯網技術在本港進行更廣泛的測試和應用。我們已在今年 7 月就制訂自動駕駛車輛規管框架的立法建議諮詢立法會交通事務委員會，並計劃於今年內向立法會提交條例草案。與此同時，我們亦會繼續推動車聯網技術及有關基礎建設在本港的發展，從而提升道路安全和整體運輸效率。

16. 為更全面掌握、整合和分析交通數據，運輸署已聯同政府資訊科技總監辦公室推出「交通數據分析系統」。系統利用大數據分析天氣和交通數據（包括交通探測器數據、交通快拍數據、道路網絡數據、專營巴士及小巴實時到站數據等），以評估及預測不同路段即時及未來 90 分鐘的行車速度及時間。相關的分析結果已由今年 4 月底起，透過「香港出行易」流動應用程式及「資料一線通」網站（[data.gov.hk](http://data.gov.hk)）向公眾發放。我們會繼續完善系統，方便市民規劃行程，並鼓勵業界研發更多創新應用。

17. 「智慧出行」的另一項主要措施，是推行「易通行」(即「不停車繳費系統」)，讓駕駛者以「繳費貼」遙距自動繳付政府收費隧道和青沙管制區的隧道費，令繳費更快捷方便，亦避免因為停車繳費而導致收費廣場交通受阻。推行「易通行」的準備工作已進入最後階段，我們計劃率先在青沙管制區實施，再推展至各條政府收費隧道，以期在 2023 年年底前在所有政府收費隧道（包括屆時已由政府接收的西區海底隧道（「西隧」））實施。運輸署將陸續向車主發出「車輛貼」，並會透過一系列的宣傳活動向公眾人士介紹服務安排及運作詳情。

18. 隨著政府將於 2023 年 8 月 2 日接收西隧，加上在政府隧道實施「易通行」的契機，政府可因應整體過海交通的情況，全面考慮各過海隧道的收費，推行「不同時段不同收費」。我們正繼續聆聽各持份者對推行不同時段不同收費的詳細意見，並會在稍後參考持份者意見及運輸署所收集的市民最新出行習慣數據，制訂具體方案。我們的計劃是在今年年底就過海隧道費的具體方案諮詢立法會交通事務委員會及相關持份者，及後會就調整過海隧道的收費方案，連同接收西隧的安排，透過向立法會提交法例修訂予以落實。

19. 推動「智慧出行」需要社會各持分者的積極參與，我們已設立十億元的「智慧交通基金」，以資助企業或機構進行與車輛有關的創新科技研究和應用，從而便利駕駛者出行和提升運輸效率，以及改善駕駛安全等。截至今年 9 月底，運輸署已批出 21 個項目的申請，涉及總資助金額超過一億元。我



們會繼續鼓勵更多機構（包括私人公司及科研機構等）申請資助。

20. 為了更有效運用空間，我們正積極在短期租約停車場及工務工程項目推展自動泊車系統項目。繼荃灣海盛路短期租約用地的自動泊車項目於 2021 年投入服務後，大埔白石角的項目亦將於今年年底啟用。我們亦正計劃於深水埗的一個短期租約用地加設自動泊車系統，預計於本年內招標。此外，將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓及新蒲崗四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場項目經已動工，預計分別於 2025 年及 2026 年完成，兩個項目共提供約 600 個泊車位，當中超過一半是私家車自動泊位。同時，政府亦繼續積極推動其他自動泊車系統項目，包括深水埗欽州街與通州街交界的停車場項目和柴灣盛泰道及常茂街交界政府聯用綜合大樓。此外，香港機場管理局亦計劃於港珠澳大橋香港口岸分期興建兩個自動化停車場，長遠最終可提供約 6 000 個泊車位供經由港珠澳大橋來港轉飛海外或訪港旅客使用。首階段的自動化停車場預計於 2024 年完成，並於同年投入服務。

#### **(e) 科技應用與道路安全**

21. 運輸及物流局、運輸署及香港警務處一直推動科技應用及道路安全。我們已於今年 5 月、6 月及 7 月就多項有關立法建議諮詢立法會交通事務委員會，包括多項電子牌照措施，為大部份許可證推出電子版本，通過電子郵件發送給申請人自行列印及展示；進一步電子化車輛牌照的資料，當車主獲

發首張紙本車輛牌照後，便無需在每次續期後更換新的紙本車輛牌照；簡化續領車輛牌照的申請程序，邁向全面自動化處理；以及接納以流動應用程式顯示的電子駕駛執照，為駕駛執照持有人提供更多便利。在提升道路安全方面，我們建議修改以下法例，包括加強規管司機在駕駛時使用流動通訊設備；加強私家車兒童乘客使用兒童束縛設備的規定；將現行適用於私家車、的士和公共小巴的強制安裝及佩戴安全帶法定要求推展至其他車輛種類及座位；以及強制騎單車人士、機動三輪車司機及乘客，以及電單車側車的乘客佩戴頭盔。為推行電子交通執法，我們會修改相關法例，容許發出電子定額罰款通知書，以提升交通執法行動的整體效率及阻嚇力，促進改善司機的駕駛態度。上述各項立法建議預計將於本年年底至 2024 年陸續提交立法會。而有關更新車輛構造及保養要求的立法建議，包括要求配置可延伸架空結構的車輛（例如吊臂車）安裝過高警示系統，以及要求電動車安裝車輛聲響警示系統等法例修訂建議，我們亦將會諮詢立法會交通事務委員會。

## **(f) 改善公共交通服務**

### *提升公共交通服務及配套設施的持續措施*

22. 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，2021年每天平均人次超過 1 000 萬。維持公共交通營辦商的財政可持續性，對於它們提供安全而優質的公共交通服務十分重要。政府一直鼓勵及協助營

辦商採取多管齊下的方式，開源節流，包括增加非票務收入，以及通過路線重整等措施提升營運效益，改善服務質素，並為市民提供更完善且與時並進的公共交通配套設施。

23. 公共交通費用補貼計劃（補貼計劃）自推出以來，一直深受市民歡迎。政府決定將補貼計劃下的臨時特別措施再次延長六個月。由今年 11 月 1 日至明年 4 月 30 日期間，政府會繼續為市民每月超出 200 元的公共交通開支提供三分之一的補貼，每張八達通的補貼金額以每月 500 元為上限。

24. 就專營巴士服務方面，行政長官會同行政會議於今年 7 月決定批出三個新的巴士專營權，包括龍運和城巴（機場及北大嶼專營權）兩個由 2023 年 5 月 1 日開始為期十年的新專營權；以及將服務範圍大多重疊的城巴（港島及過海專營權）及新巴專營權合併，向城巴批出新的城巴（市區及新界專營權），由 2023 年 7 月 1 日開始，同樣為期十年。新專營權的安排有助提供更有效的公共巴士服務，以及促進公共交通營辦商之間更均衡的競爭，長遠提升全港巴士網絡的可持續發展。

25. 運輸署會持續透過恆常機制，包括每年的巴士路線計劃，因應各區的發展及對巴士服務的需求，加強需求高的現有服務或開辦新服務。另一方面，運輸署亦會重組巴士路線，透過取消或合併使用率長期偏低的路線，讓專營巴士公司可節省資源，同時亦可以紓緩幹道的繁忙情況及減少路邊廢氣排放。

26. 政府致力提升渡輪服務質素，並正透過船隻資助計劃分兩階段全數資助離島渡輪航線更新現有船隊及使用更環保渡輪。六條主要離島航線<sup>2</sup>營辦商在計劃第一階段購買 22 艘新船，包括四艘混合動力船，預計可於 2024 年起陸續投入服務。

27. 在公共小巴方面，立法會於今年 3 月通過動議將公共小巴限定總數（即 4 350 輛）的有效期由今年 6 月 21 日延長五年至 2027 年 6 月 20 日。政府的一貫政策是鼓勵紅色小巴（「紅巴」）轉為綠色專線小巴（「專線小巴」）經營，以確保服務質素水平及更有效地進行監管。就此，運輸署一直因應地區發展的運輸需求，規劃和制訂新的專線小巴路線組合，並透過專線小巴營辦商遴選計劃，邀請有興趣人士（包括紅巴營辦商）申請經營。運輸署亦推行了一系列可行的改善專線小巴財務狀況的措施，包括車費調整、資源調配、班次編排、路線重組等。此外，政府一直緊密留意最新的科技發展，並於政策上予以配合，讓香港的小型巴士在設計、乘客配套設施及科技應用可以與時並進，以配合社會及業界的實際需要，並提升公共小巴服務質素和競爭力，同時保障乘客安全。例如，為提升專線小巴管理及方便乘客出行，政府出資研發資料收集系統，並在全港的專線小巴安裝定位裝置，讓乘客可以透過運輸署的流動應用程式「香港出行易」取得專線小巴的實時到站資訊；截至今年 6 月，運輸署已透過「香港出行易」流動應用程式和資料一線通網站發放共 453 條路線的

---

<sup>2</sup> 包括「中環－長洲」、「橫水渡」（來往坪洲、梅窩、芝麻灣與長洲）、「中環－梅窩」、「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」及「中環－索罟灣」航線。

實時到站資訊，運輸署會繼續與業界保持緊密合作，在本月內發放餘下約 100 條路線的實時到站資訊，全面覆蓋所有專線小巴路線。

28. 的士方面，政府一直致力提升的士服務質素及經營環境，促進的士業界的長遠健康發展。政府早前檢視了整體的士營運和管理，並提出一系列提升個人化點對點交通服務的建議措施，其中一項重點是引入的士車隊管理制度，讓現有的士自組車隊及向運輸署申請的士車隊營辦商牌照。擬議的車隊營辦商牌照旨在鼓勵及區分有能力並致力組建專業車隊管理團隊的的士車主、司機和營辦商，在受監管的平台下提供優質的士服務。政府現正制定相關規管架構的細節，並會適時提交立法會審議。

29. 政府亦會繼續致力提升專營巴士服務配套設施。當中包括通過資助計劃，協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，目前已經在超過 2 400 個巴士站增設座椅及超過 1 000 個巴士站安裝顯示屏。另外，作為改善有蓋公共運輸交匯處的試點項目，以為乘客提供最佳的候車環境，馬鞍山市中心公共交通總站改善工程已經於 2021 年 6 月展開，預計於 2023 年第二季完成。

### **(g) 行人友善環境**

30. 運輸署會繼續推動「香港好·易行」，締造行人友善環境。為連接公立醫院的行人通道加建上蓋方面，連接四所公立醫

院<sup>3</sup>的項目預計於今年內開始陸續施工，並於 2024 年起分批完成工程。其餘公立醫院的有關工程項目，諮詢相關區議會的工作已完成，路政署會為這些工程項目展開工地勘測、詳細設計及建造等工作。至於在十八區行人通道加建上蓋工程項目，位於北區、西貢、九龍城及屯門的項目已竣工；另外八條分別位於南區、葵青、元朗、深水埗、油尖旺、離島、沙田及大埔的項目預計於 2022-23 年完成，而荃灣的項目預計於 2024 年完成。餘下五區的項目正進行規劃和設計。另外，行人網絡連繫工程亦正分階段實施，例如上環西消防街近海濱長廊的改善工程已於今年 6 月完成，而擴闊由灣仔堅拿道西至杜老誌道之間的謝斐道北面行人路亦預期於 2023 年年底完成。

31. 此外，政府一直致力推展「人人暢道通行」計劃下各階段的項目。截至今年 9 月底，「人人暢道通行」計劃的落成項目數目共有 182 個，另有 105 個項目正在施工，並會繼續全力推展餘下的 101 個項目。至於上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統方面，運輸署已就過去接獲的建議項目進行初審、篩選及訂定優次。截至今年 9 月底，運輸署已就擬議推展的 11 個項目諮詢相關區議會，而路政署亦正根據相關工務工程計劃程序推展有關項目。

---

<sup>3</sup> 包括屯門醫院、香港兒童醫院、香港眼科醫院及鄧肇堅醫院。

**(h) 指定項目指標（包括績效指標）**

32. 為監督各個項目的進度和成效，運輸及物流局已制定一系列的指標（包括績效指標），詳列於附件。

**運輸及物流局**

**2022年10月**

運輸工作相關的指標（包括績效指標）

- (a) 於 2023 年第一季完成《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》初步結果的公眾諮詢，以期於 2023 年第四季整合主要運輸基建發展藍圖；
- (b) 於 2023 年展開東涌線延線、小蠔灣站、屯門南延線和古洞站的建造工程，以釋放沿線新發展區的發展潛力，滿足新發展區的人口增長所帶來的交通需求；
- (c) 於今年內完成港深西部鐵路（洪水橋至前海）的首階段研究，並於 2023 年第一季與深圳當局共同展開次階段研究；
- (d) 在 2023 年下半年提出《策略性研究》的初步建議，並在 2025 年公布長遠運輸策略藍圖的最終定稿；
- (e) 在 2023 年年內完成有關訂立自動駕駛車輛規管框架的立法工作，以促進自動駕駛車輛在本港進行更廣泛和靈活的測試和應用，包括採用自動駕駛技術的載客運輸系統；
- (f) 在 2024 年完成實施電子車輛牌照，使所有持牌車主（截至今年 6 月 30 日約 80 萬）無需每年在續期後更換新的紙本車輛牌照，以及簡化和自動化網上申請程序，以期在 2024 年內把處理申請時間由 10 個工作日縮短至



少於 3 個工作日；

- (g) 在 2024 年推出電子駕駛執照，為所有駕駛執照持有人（截至今年 6 月 30 日約 230 萬）提供在駕駛時在智能手機上使用電子駕駛執照的選擇和便利；
- (h) 在 2023 年年底前，在七條政府收費隧道（包括將於 2023 年 8 月專營權屆滿後由政府接收的西區海底隧道）以及青沙管制區落實「易通行」，讓所有駕駛人士能更便捷地繳付隧道費而無須停車。至於大欖隧道，「易通行」將會於 2025 年由政府接收該隧道後實施；
- (i) 於 2022-23 年年度完成 15 項提升行人暢達度的工程，包括「人人暢道通行」計劃下的項目、上坡地區自動扶梯等，為市民提供更便捷及安全的行人環境；
- (j) 於 2023 年為分布各區的 111 個道路構築物進行翻新／美化工作；和
- (k) 於 2022-23 年年度完成更換 14 000 盞現有公共照明路燈為 LED 燈，以節省約三成用電量，並延長其壽命達三倍，從而減少路燈的更換及維修保養頻率，提供更可靠及更具能源效益的公共照明系統。