

2023年7月14日

討論文件

立法會交通事務委員會 《交通運輸策略性研究》的最新進展

目的

在 2021 年 10 月 19 日和 2022 年 4 月 8 日的立法會交通事務委員會會議上，政府曾向委員介紹《交通運輸策略性研究》（下稱「《策略性研究》」）的背景及範疇，並匯報當時研究的進展。本文件旨在向委員報告《策略性研究》的最新進展（包括「2022 年交通習慣調查」的初步結果），以及徵詢委員就四個運輸策略概念的意見。

背景

2. 為配合經濟和社會發展及加強香港的競爭力，運輸署在 2021 年年底展開了《策略性研究》，旨在為香港制訂一份具前瞻性的長遠運輸策略藍圖，以期構建可靠、安全、智能和環保高效的運輸系統，既可滿足市民在經濟、社會和休閒方面的出行需要，亦可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。研究範疇可歸納為以下四個主要方針：

- （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。

3. 另一方面，我們於 2022 年 9 月開展了第六次交通習慣調查。自上世紀七十年代開始，我們大約每十年便會展開一次全港性的交通習慣調查¹，目的是搜集市民最新的出行資料，以更新及改

¹ 政府過去分別在 1973、1981、1991、2002 及 2011 年展開交通習慣調查。

良「整體運輸研究模型」，作預測交通情況之用。有關交通及運輸預測將在規劃運輸設施及制訂運輸策略時，提供重要參考數據，讓未來運輸系統更切合市民的需要。「2022年交通習慣調查」的初步結果載於 附件一。

4. 與此同時，我們亦就與市民息息相關或嶄新的課題進行專題研究。隨著香港社會復常，與內地和海外全面通關接軌，運輸署與其顧問團隊於今年3月和4月訪問深圳、佛山、上海和杭州等內地城市，考察當地的城市大腦及綜合交通監測平台、自動駕駛車輛、電動及氫燃料電池公共交通車輛等，亦於6月前赴英國和荷蘭，了解當地智慧公路、主動出行、氫燃料電池雙層巴士等最新發展。這些內地和海外的實際經驗，對我們制訂適合香港的運輸策略和措施有莫大的啟發和幫助。

《策略性研究》的最新進展

初步分析結果

5. 綜合「2022年交通習慣調查」的初步結果、《策略性研究》下的專題研究成果、近年交通運輸領域的發展趨勢，以及通關後到訪內地和海外城市所得的實際經驗，我們經初步分析後有以下三個主要觀點。

6. 首先，政府應繼續秉持以公共交通為本的運輸政策，並採用以人為本的理念提升乘客體驗。現時，香港已經擁有一個以鐵路為骨幹的多元化和高效公共交通系統，服務範圍遍及全港，能夠照顧大部份市民的出行需要。「2022年交通習慣調查」的初步結果顯示，公共交通仍然是大部分市民的主要出行方式，每日有過千萬人次使用公共交通服務，佔全港所有個人行程近九成，遠高於全球其他主要都會。相對而言，內地及海外主要城市，由於發展密度以及其他相關背景和因素，即使有提升公共交通使用率的願景，但交通政策上仍不得不顧及市民主要駕駛私家車出行的情況。由於香港地少人多，維港兩岸的發展密度甚高，交通上我們需要盡量利用運

輸效率最高的公共交通服務，善用有限的路面空間。香港的未來運輸政策方向應著重於進一步提升公共交通服務的質素和效率，採用以人為本的理念完善公共交通服務的乘客體驗，協調各公共交通模式互相配合和良性競爭，並更好地便利市民於不同公共交通模式之間轉乘，讓市民可繼續受惠於高效率及可負擔的公共交通服務，維持及強化現時以公共交通為本的出行模式。

7. 第二，政府應致力提升跨界交通服務及設施，完善大灣區一小時通勤網絡。隨著大灣區的發展與未來港深「雙城三圈」的布局漸趨成形，香港與大灣區鄰近城市的融合程度將會進一步提升。為更好地把握大灣區建設帶來的重大機遇，在《2021年施政報告》中公布的《北部都會區發展策略》提出了在新界北部建設「北部都會區」。「2022年交通習慣調查」的初步結果顯示，在香港居住的市民如要往返大灣區其他城市通勤，大部分受訪市民可接受的最長通勤時間為一小時。為應付未來的跨界通勤往來需要，《策略性研究》會把握建設「北部都會區」的機會，提升跨界交通服務及設施，以一小時通勤為目標，讓市民無縫往返香港和大灣區其他城市。

8. 最後，擁抱先進運輸科技，發展智慧出行，是我們未來的重要路向。隨著智能運輸科技及人工智能在過去十年間的迅速發展，科技的進步和創新正在重塑交通出行方式。就此，政府一直致力通過善用科技，提供高效的運輸系統，並締造舒適和便利的出行經驗。在發展以公共交通為本、以鐵路為骨幹的客運系統及擴展道路網絡時，我們必須抱有前瞻性思維，充分運用科技，利用近年來在感應偵測、人工智能、大數據分析等領域的技術突破，應付與日俱增的運輸及交通需求，克服擴展道路網絡的困難，為香港未來創造容量。

運輸策略概念

9. 根據上述的初步分析，我們歸納出四個運輸策略概念。我們會爭取盡早將相關的運輸策略概念融入北部都會區、交椅洲人

工島及其他新發展區的規劃當中，而非等待整個《策略性研究》完成。同時，我們亦計劃就一些嶄新的措施推行試驗或先導計劃。詳情載於下文。

概念一：建設新一代運輸交匯樞紐

10. 維持公共交通服務的高使用率是香港整體運輸系統可持續發展的關鍵。除了繼續維持公共交通服務高效、便捷和舒適，我們亦希望進一步提升市民的整體出行體驗，並吸引駕駛者轉乘公共交通工具。參考內地及海外的經驗（包括中國重慶沙坪壩站、英國倫敦國王十字車站（King's Cross Station）和新加坡裕廊東綜合交通樞紐），我們留意到這些公共交通設施不僅是一個車站，亦同時是一個能夠提供一系列設施和服務的多元化交通樞紐，可滿足乘客的出行以至其他生活需要，而且這些交通樞紐更能帶動周邊地區的發展，創造以它們為重心的經濟圈和生活圈。

11. 參照以上個案，我們認為香港也可於策略性地點，按「一地多用」的原則建設新一代運輸交匯樞紐，並根據以人為本的理念規劃、設計和管理，構建能夠將市民日常生活與出行緊密連結的社區重心，從而帶動周邊發展及提升地區的潛力。我們認為香港的新一代運輸交匯樞紐應具備以下條件：

- 位處策略性發展中心；
- 方便接駁鐵路及其他公共交通服務；
- 提供泊車轉乘設施及相關配套（包括在接駁單車徑的地方提供單車及電動可移動工具的停泊位置）；及
- 設有具完整交通信息的數碼資訊平台。

12. 以洪水橋／廈村新發展區為例，作為北部都會區其中一個重點發展區域，該新發展區將成為新界西北的「區域經濟及文娛樞紐」，亦將設有匯聚多條鐵路線的主要鐵路站，連接屯馬線、正進行研究的港深西部鐵路（洪水橋至前海），以及中部水域人工島研究初步建議的「港島西至洪水橋鐵路」。我們希望把握這個難得機遇，把洪水橋的鐵路站和港深西部鐵路一帶建設為新一代運輸交

匯樞紐，結合跨界及本地公共交通服務，擴大港深一小時通勤網絡的覆蓋面，同時對接深圳以至大灣區其他城市的運輸網絡，使香港更好地融入國家發展大局。洪水橋運輸交匯樞紐將會透過一體化空間設計連接不同模式的公共交通服務，並會配備泊車轉乘、單車及電動可移動工具停泊位置等配套設施，以提升轉乘的便捷和融合性。此外，該樞紐將設有讓乘客一目了然的數碼資訊平台，提供與市民出行相關的實時信息（例如各項跨界及區內交通站點、班次及票務資訊），並結合發展項目內的購物及餐飲設施等，滿足乘客出行及生活上各種需要。

13. 另一方面，交椅洲人工島將提供土地發展第三個核心商業區，進一步提升香港的經濟競爭力。根據規劃，交椅洲人工島位處不同運輸網絡的交匯點，往西連通香港國際機場、珠海和澳門，往北連通北部都會區和深圳前海，往東連通九龍西，而往南則連通港島西和中環核心商業區，其地理位置適合建設新一代運輸交匯樞紐，連結一系列策略性運輸基建，包括港島西至大嶼山東北連接路及港島西至洪水橋鐵路。擬建的交椅洲人工島運輸交匯樞紐將可大幅提升維港都會區與北部都會區的連接，並鞏固大嶼山連接世界及大灣區其他城市的「雙門戶」優勢。同樣地，交椅洲人工島運輸交匯樞紐除了便利乘客轉乘其他交通工具前往不同目的地，亦會提供泊車轉乘設施、單車及電動可移動工具停泊位置、購物及餐飲設施等，配合人工島的發展構建可持續、易達及以人為本的社區，並鼓勵島上居民以步行或騎單車等健康模式出行，締造島內的「15分鐘生活圈」。除了新發展區外，我們亦會積極探討在市中心地區一些具地理優勢的位置發展運輸交匯樞紐。

14. 總括而言，新一代運輸交匯樞紐將會成為交通與周邊發展的一個重要連結，透過提供多元化「一站式」的交通設施及配套，提升乘客的出行體驗，使交通服務更臻完善。此外，整合不同的交通模式，方便乘客暢達便捷地轉乘不同模式，除可更有效分配交通資源，也便利乘客充分利用公共交通網絡前往不同目的地，有助吸引私家車使用者改乘公共交通服務。我們正就不同考慮準則，包括策略位置、發展潛力、與周邊發展的連通性，以及市民的出行方式

和轉乘的需求，設計新一代運輸交匯樞紐的初步布局。在《策略性研究》下，運輸署已積極與其他相關政策局／部門及有關機構就預留土地和改劃土地用途提供運輸交匯樞紐進行討論，以期盡早於規劃階段敲定所需用地。

概念二：額外引入「按需求提供的公共交通服務模式」

15. 香港一直採用的公共交通營運模式多為定班定點的服務（例如專營巴士服務），有關運作模式有效地滿足大量乘客於繁忙時間的出行需要。然而，在乘客的出行時間和地點較為分散的情況下，特別是在非繁忙時間，我們留意到會出現未充分利用資源的情況，例如雙層巴士於非繁忙時間只載有少量乘客。

16. 為靈活應對乘客需求和更有效運用資源，我們正研究在常規公共交通服務的基礎上，額外引入「按需求提供的公共交通服務（On-demand Public Transport）模式」。其概念是在一些特定的區域，利用科技靈活調配不同載客量的車輛、班次和彈性規劃行車路線的公共交通營運模式。乘客可透過手機應用程式提出行程需要，營辦商在收集乘客行程需求後，因應實際需求調派合適載客量的車輛接載乘客，並可根據實時交通路況及各乘客的行程需要，靈活規劃恰當的行車路線及班次。我們相信這種新的運作模式可適用於一些區內接駁客運服務，方便乘客往返區內不同地點及主要運輸交匯樞紐。我們了解一些內地和海外城市（例如深圳和悉尼），亦有提供類似的服務，在特定的區域／地區利用科技及數據分析技術，提供按需求靈活制訂班次及路線的公共交通服務。

17. 由於新發展區較適合作系統化的基建布局和配套規劃，我們認為可以利用新發展區的機遇，例如洪水橋／厦村新發展區及在交椅洲人工島的特定範圍內，引入上述的「按需求提供的公共交通服務模式」。此模式可以輔助常規定班定點的公共交通服務，兩者形成優勢互補並產生協同效應，讓營辦商在提升服務質素之餘亦可更好地控制營運成本，有利於維持公共交通服務的財務可持續性。我們會就這種公共交通服務模式概念的實際運作安排，包括

如何配合香港的實際交通及出行情況，繼續作研究及探討，為香港未來公共交通服務訂下可持續的發展方向。

概念三：推動自動駕駛車輛發展

18. 隨著環球科技進入新時代，近年自動駕駛車輛技術發展非常迅速。自動駕駛車輛技術具有排除人為失誤及避免非法駕駛行為的優勢，從而提升道路安全。

19. 就香港而言，自動駕駛車輛有著獨特的機遇。香港和內地的駕駛系統有左右軚的分別，交通規則也各有不同，自動駕駛車輛能避免駕駛習慣不同所引起的操作問題，有助促進內地與香港駕駛模式融合及香港與內地的交通往來。

20. 在《策略性研究》所探討的各個國家／地區的案例中，內地在基礎設施、技術發展、先導試驗和應用部署等領域均較為成熟。目前，一些主要城市已經從公共道路測試階段，邁向載客、載貨等各類服務示範階段，並將進一步邁進商業化階段。我們將繼續留意內地和海外的發展，務求使香港在自動駕駛的發展能與內地以及世界其他主要城市接軌。

21. 另外，根據「2022年交通習慣調查」的初步結果，表示將來願意改用自動駕駛車輛的受訪者中，有約四成車主預期他們將會更經常使用汽車出行。因此，在政府積極推動自動駕駛發展的同時，為減少汽車增長，《策略性研究》建議香港應以共享自動駕駛車輛為主導方向，鼓勵市民以共享自動駕駛車輛出行，利用資訊科技配對需求。

22. 我們已為自動駕駛車輛在香港的先導應用訂立法定規管框架。立法會已於今年5月三讀通過《2022年道路交通（修訂）（自動駕駛車輛）條例草案》，而訂明規管框架細節的相關附屬法例亦預計會在今年內提交立法會審議。香港機場管理局的「航天走廊自動駕駛運輸系統」將在新法例的基礎上在機場內提供由機場島至香港口岸人工島的客運服務，將來亦計劃延伸至東涌市區。

23. 與此同時，我們亦為推廣自動駕駛技術提供財政誘因。我們透過「智慧交通基金」資助企業或機構進行自動駕駛車輛的先導試驗項目，目前已有部分科技園區、大學校園、私人屋苑正試行自動駕駛車輛。自動駕駛技術是一項較為創新的科技，市民的認知和接受程度非常重要。我們會繼續推動業界引入更多自動駕駛車輛的試驗和先導計劃，包括於公共道路上混合人手駕駛車輛（下稱「傳統車輛」）進行測試，讓市民可以試乘，增加大眾對自動駕駛車輛的接受程度和信心。此外，我們會在規劃中的新發展區，推動各類型的自動駕駛服務的先導應用。

24. 另外，車聯網（Vehicle-to-Everything，簡稱 V2X）能輔助自動駕駛車輛的發展。車聯網可以讓車輛與車輛、行人、路邊基礎設施和網絡之間交換數據，既能應用於傳統車輛，亦能應用於自動駕駛車輛。通過數據傳送，車聯網能加強車路協同，如發放實時交通資訊、交通燈號信息等，亦能讓自動駕駛車輛「編隊行駛」，提高道路網絡的效率、安全性及改善出行體驗。在未來可見的一段時間，我們相信自動駕駛車輛仍將與傳統車輛共用路面，車聯網可以作為一個平台加強自動駕駛車輛與傳統車輛的溝通，促進互動，輔助自動駕駛車輛應付混合模式的複雜交通環境。

25. 車聯網能更廣泛地應用在市場上的先決條件包括車聯網技術的突破和技術標準化。我們觀察了內地和海外的車聯網發展概況，發現目前世界上並沒有全球性或國家性統一的車聯網標準，包括通訊、設備和設備安裝標準。我們發現由於車聯網未實現標準化，基於成本和風險等因素，許多車廠都未於新車內統一安裝「車內裝置」（On-board Unit）。儘管如此，車聯網是國家智能網聯汽車發展的大方向，隨著香港越來越多車輛可以北上，我們會繼續推動業界，包括香港應用科技研究院，著手研究與內地車聯網的對接，參考內地最新的技術，與持份者緊密溝通，並密切留意國家車聯網標準和制式的發展，制定適合香港的標準，儘早讓車聯網技術在香港應用，同時能與鄰近城市兼融互通。

26. 就發展車聯網所需的基建設施，我們已著手聯絡各相關部門，要求在新發展區預留空間，為未來安裝「路側裝置」(Roadside Unit)及相關配套設施創造條件，替日後車聯網的應用鋪路。此外，車聯網發展亦需要通訊網絡的配合，現時政府資訊科技總監辦公室已在協調不同新發展區安裝智慧燈柱，並會推動業界增加通訊網絡的覆蓋。除了新發展區，我們下一步亦會考慮在已發展地區推展車聯網，並在此過程中平衡車聯網的覆蓋率以及所需資源。我們會繼續加強與相關政策局／部門在促進車聯網所需基建設施的協調工作。

概念四：邁向智慧公路管理應用

27. 除了自動駕駛車輛的發展外，推動香港的道路基建智能化並配合智慧城市的發展亦同樣重要。隨著香港交通需求不斷增長，繁忙時段交通擠塞十分普遍。由於土地資源彌足珍貴，加上車輛數目持續增長，單靠推動新運輸基建項目來增加道路容量並非持續可行的方法。同時，由於現時香港道路的高使用率，即使只有一小部分路段發生突發事故，整條甚至其他地區主要幹道的交通也會受到嚴重影響。有見及此，《策略性研究》建議引入智慧公路管理的概念，既可利用科技來充分善用有限的道路資源，亦可提升主要幹道應對突發事故的抗禦力。智慧公路可借助流動通訊網絡、物聯網、大數據、雲端運算、人工智能等新一代信息技術的發展契機，逐步提升現有的交通管理系統，以構建智能化的交通管理平台。此外，智慧公路可以透過提升交通管制及監察系統，應用新的行車模式，例如利用路肩行車，以期在有限道路空間的限制內提升道路容量。

28. 智慧公路管理的應用是通過提升現有主要道路的智能運輸系統²，以及更廣泛地收集及運算交通數據，實施更全面和有效的交通管理。我們將會以此作為基礎，進一步構建智能化的交通管理平台。在應對事故的抗禦力上，智慧公路可透過大數據實時分析

² 現有香港的智能運輸系統包括區域交通控制系統、交通及事故管理系統、交通管制及監察系統等設施。

道路網絡，並利用道路設施及即時資訊平台等，在路面進行包括實時動態路肩和可變逆向車道的合適的交通安排，為道路提供額外交通容量，疏導交通。同時，智慧公路能更有效收集數據，通過不同媒體為駕駛人士提供更準確到位的交通資訊，幫助分流交通，方便市民規劃出行路線。

29. 《策略性研究》回顧了近年智慧公路在內地和海外的應用案例，探討在香港道路環境下的適用性。目前，內地智慧公路建設的應用已日趨成熟，並且將進入規模化建設階段。內地強調以數字化、網聯化、智能化為發展智慧公路的方向，並推動具備感知、傳輸、計算等技術的智能管控設施與運輸基礎設施產生協同效應。此外，內地也正在推動大數據、自動駕駛、車聯網等新興技術在公路上的應用，進一步提升高速公路的通行能力與安全水平。在各項政策和發展戰略的指導下，多項已實施的道路示範項目已經成功有效地驗證了智慧公路的理念，例如京台高速泰棗段融合了上述智慧公路的技術特點，圍繞道路出行效率和公眾出行需求，提供了安全預警、智慧管控等服務。內地對智慧公路的探索實踐以及發展趨勢為香港提供了有價值的參考，值得我們進一步研究當中的技術在香港道路環境中是否適用。

30. 至於英國則較著重透過現場信息設備指導駕駛人士利用路肩行車，善用道路空間。英國在截至 2020 年年底已發展約 600 公里的智慧公路，佔全國高速公路總長度約一成。英國運輸部的數據顯示，應用智慧公路的路段平均死亡事故率較傳統公路為低。由於智慧公路的行車模式有別於傳統公路，指導駕駛人士正確使用智慧公路並遵守指示是非常關鍵的一環，英國當局為此在媒體宣傳和民眾教育中投入大量資源。英國在智慧公路應用方面的經驗，包括加強對駕駛人士的指示以及加設安全措施等，亦值得香港借鑑。

31. 參考上述案例，智慧公路預計可為香港道路基建帶來改善道路安全和提高道路網絡的抗禦力等效益。因此《策略性研究》初步建議將香港所有規劃中以及《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策

略性研究》下擬議興建的主要幹道建設為智能管控公路，以提升道路的運載效率和抗禦力。考慮到由規劃、設計到建造以至完成主要幹道工程項目所需的時間，我們已把握時間積極聯絡相關工務部門，盡早於規劃階段將合適的智慧公路元素及要求加入設計當中，為推展智慧公路做好準備。

32. 以十一號幹線的青龍大橋及交椅洲人工島的對外連接主要幹道為例，我們將會設置交通管制及監察系統設施，包括行車線管制燈號、可變速度限制標誌及交通探測器，以便在合適路段利用路肩行車。另外，在新建主要幹道，我們亦會在行車道的相反方向設置相同設施，以配合可變逆向車道方案的運作，在應對因重大事故造成嚴重擠塞並且沒有替代行車路線的情況下，利用中央分隔帶預留的出入口，允許一條或多條分隔車路的車輛使用於相反方向的行車道，以優化交通流量。

33. 至於現有的主要幹道，我們會把握將來更換現有交通管制及監察系統的契機，加入適合的智慧公路元素，並檢視在合適路段將路肩永久轉換為行車線的可行性，運用科技以善用道路空間。為使市民可以盡早感受智慧公路的裨益，我們建議於汀九橋南行線推展智慧公路的先導計劃，優化該路段的交通管制及監察系統，提升對交通事故的應對能力，並藉此機會將現有路肩永久轉為行車線，以紓緩交通擠塞。此全車道行駛方案利用科技突破現時道路設計在空間上的限制，不但可避免青朗公路與屯門公路連接路的車輛需要在汀九橋南行線匯合時引致的車流匯合問題，亦可將整段汀九橋南行的行車道由三線改為四線來提升道路容量，配合其上下游的四線行車安排。

徵詢意見及下一步工作

34. 我們現正就《策略性研究》下的建議進行所需的籌備工作，為日後順利推展相關的運輸策略或措施鋪路。為提升乘客的出行體驗和進一步擴大公共交通服務的覆蓋範圍，以及對接大灣區內地城市運輸網絡的發展，我們會繼續尋找適合建設新一代運輸交

匯樞紐的策略性位置（例如新發展區或市區重新發展後騰出的空間）。我們會與相關政策局／部門積極商討，在規劃階段預留土地建設新一代運輸交匯樞紐，以期敲定全港的布局。同時，我們亦着手研究適合地點，提供更多泊車轉乘設施，便利駕駛者轉乘公共交通工具。此外，我們現正積極籌劃在個別試點推展自動駕駛車輛的試驗計劃，以期在下一步測試利用自動駕駛車輛行走公共道路，並提供交通服務。我們會密切注視試驗計劃所遇到的挑戰和所取得的經驗，從而制訂自動駕駛車輛發展的未來路向。至於有關智慧公路的建議，我們會繼續與相關部門商討推進的具體細節，以期能盡早推行先導計劃。

35. 現請委員就上述四個運輸策略概念提出意見，讓我們能進一步優化相關的運輸措施和試驗計劃。我們的下一個工作目標是在今年年底提出《策略性研究》下的初步運輸策略藍圖。

運輸及物流局

運輸署

2023年7月

「2022 年交通習慣調查」的初步結果

在市民的支持下，運輸署已在今年 1 月順利完成「2022 年交通習慣調查」（下稱「調查」）的訪問工作，成功訪問了超過 35 000 個住戶。受訪住戶是按照全港住戶在各地區的分布，經過隨機抽樣的方式選出，並以面談訪問、電話訪問或網上自行填寫問卷提供數據，當中擁有私家車的住戶約有 5 000 個。調查收集的資料主要分為兩大類：第一類是各住戶成員的出行資料，例如全日各行程的時間、使用的交通工具、轉乘地點和目的地等。第二類資料則是受訪者形成交通習慣的主要因素及對各運輸設施的意見，例如私家車使用情況、選擇交通工具的因素、交通信息系統的使用、新生活模式對交通需求的影響等。雖然調查數據整理工作仍在進行，我們希望藉此機會提供以下的初步結果供委員參考。

出行習慣

2. 調查顯示，受訪住戶以公共交通出行的比例佔約九成，市民出行仍然以公共交通為主。另外，駕駛私家車的受訪者中約四成以休閒／社交為主要目的，而以上下班為主要目的則佔約兩成半¹。隨著近年公共交通系統迅速發展，以私家車作為上下班主要用途的受訪者比例，較 2011 年的約三成減少。

電動車和科技的應用

3. 在未來一年內打算購買私家車的受訪者中，約一半會選擇購買電動車。選購電動車的主要考慮是支持環保，其次是較低的燃料費和車

¹ 其餘受訪者駕駛私家車的主要目的包括接載家人／朋友、工作用途、購物和運送私人物品。

輛牌照費。充電方面，電動車車主表示最常充電的地方是公眾停車場和所住屋苑，比例各佔一半，而平均每次充電需時約兩小時。另外，約一半的電動車車主反映，當存電量足夠行駛 100 公里或以上時，才會放心使用電動車。

4. 將來，近兩成半受訪車主表示，當自動駕駛汽車發展成熟並可合法在公共道路上使用時，會考慮改用自動駕駛汽車，而當中約四分之一車主會放棄擁有汽車，改用共享自動駕駛汽車服務。

5. 另外，隨著手機應用程式的使用日漸普遍，約一成半受訪市民會透過相關應用程式網約的士。調查發現約一半的受訪者會在出行前瀏覽網站或手機應用程式，以獲取實時交通或公共交通服務資訊。

大灣區和北部都會區

6. 調查亦訪問市民若在大灣區內地城市工作的情況下的居住和出行意向，當中約兩成表示會考慮搬遷到北部都會區居住，並有約三成會考慮遷往大灣區內地城市居住，以減少通勤時間。另外，若在香港居住而前往大灣區內地城市工作，近一半受訪者表示可接受的最長通勤時間為每程一小時。

7. 調查亦訪問市民若在北部都會區工作的情況下的居住和出行意向，當中約兩成半表示會考慮搬遷到北部都會區居住，以減少通勤時間。另外，若在香港居住而前往北部都會區工作，約七成受訪者表示可接受的最長通勤時間為每程一小時。

疫情後的新興生活模式

8. 疫情加速市民工作模式的改變，例如使用視像會議及在家工作的混合辦公模式有所增加。以視像會議為例，約一成半受訪者在疫情前

有使用視像會議。在疫情期間，使用視像會議的比例增加至約兩成半。預計視像會議會繼續被普遍採用。在家工作方面，在疫情前只有約一成受訪者可在家工作，平均每週在家工作約兩天。在疫情期間，多於兩成受訪者在家工作，在家工作的日子亦升至平均每週約三天。疫情過後，隨著新工作模式日漸普及，約兩成受訪者預計會繼續在部分或所有日子在家工作。

9. 除了工作模式外，市民的生活模式亦有所改變。以網上形式購物、訂購外賣餐飲、娛樂（例如網上電影和網上聚會）及上課（例如一般課堂、補習班和興趣班）已變得普遍。約四成受訪者有以網上形式購物；約三成受訪者有以網上形式訂購外賣餐飲；約四成受訪者有以網上形式看電影或參與聚會；以及約一成受訪者有以網上形式出席課堂、補習班及興趣班。這些新生活模式對市民出行和物流活動都會帶來影響。
