

立法會交通事務委員會

2023 年《施政報告》

運輸及物流局
運輸方面的施政措施

引言

2023 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。

具體措施

(a) 運輸基建

2. 政府一直以「基建先行」及「創造容量」的規劃方針規劃及推動運輸基建項目，以釋放主要運輸基建沿線新發展區的發展潛力。政府亦針對交通瓶頸完善運輸網絡，增加市民出行選擇及縮短行程時間。

《香港主要運輸基建發展藍圖》

3. 政府計劃於今年年底發表《香港主要運輸基建發展藍圖》（《運輸基建藍圖》），宏觀勾劃所有主要運輸基建項目的

推展，以完善鐵路及主要幹道網絡，驅動香港的持續發展，便利市民出行。

4. 《運輸基建藍圖》會整合所有主要運輸基建項目，包括新建議和正在規劃、設計及施工中的項目，作為政府推展主要運輸基建項目及發展項目時的參考。《運輸基建藍圖》會就《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》建議興建的「三鐵三路」¹提出優化方案，以及加推「兩鐵一路」新項目。「三鐵三路」的優化方案包括於中鐵線設置東北荃灣、東北葵涌及荃景圍三個中途站，並可轉乘港鐵荃灣線，進一步加強中鐵線的覆蓋、功能與效益。加推的「兩鐵一路」新項目將推動「北部都會區」東面新市鎮發展，包括：

- (i) 「北環線東延線」－將北環線經羅湖南、文錦渡等地區伸延至坪輦，連接新發展區至鐵路網絡，便利市民及旅客前往不同口岸；
- (ii) 「新界東北線」－提供南北走向的鐵路段，由香園圍途經坪輦及皇后山等地區連接東鐵線粉嶺站，打通主要發展節點；及
- (iii) 「北都公路（新界北新市鎮段）」－將北都公路由粉嶺北向東伸延，經羅湖南、坪輦等地區，接駁至沙頭角公路交匯處，進一步打通新界北的東西脈絡。

¹ 即港深西部鐵路（洪水橋至前海）、中鐵線、將軍澳線南延線、北都公路、沙田繞道和將軍澳－油塘隧道。

運輸基建項目

(i) 智慧綠色集體運輸系統

5. 政府計劃在東九龍、啟德和洪水橋／廈村推展輕巧便捷的智慧綠色集體運輸系統，包括：

- (i) 「東九龍」－連接觀塘上坡地區，包括彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達及馬游塘，便利市民往返港鐵彩虹站及油塘站，方便市民出行，整體改善東九龍的交通，並釋放新的發展潛力；
- (ii) 「啟德」－連接啟德前跑道區至港鐵屯馬線啟德站，強化區內的住宅、商業發展、旅遊、文娛康體設施等的連貫性，以及與鐵路網絡的連繫；及
- (iii) 「洪水橋／廈村」－貫通洪水橋／廈村新發展區和元朗南發展，連接至屯馬線、輕鐵，以及主要公共運輸交匯處，拉動新發展。

6. 我們已展開智慧綠色集體運輸系統的籌備工作，包括規劃、勘測及設計等，並會於 2024 年內為東九龍及啟德項目邀請本地及國內外智慧綠色集體運輸系統的供應商及營運商遞交意向書，以敲定落實細節及招標條款（包括系統的技術規格、項目推展時間表、造價的估算以及財務安排等）。

(ii) 鐵路項目

7. 政府會繼續有序推進多個本地鐵路項目，其中東涌線延線、小蠔灣站、屯門南延線和北環線第一期古洞站經已在今年動工，而洪水橋站和北環線主線亦分別會於 2024 年及 2025 年動工，並在 2027 年起陸續完成。另一方面，應發展局邀請，香港鐵路有限公司（港鐵公司）正在規劃和細化白石角地區土地發展和白石角站的興建方案，目標是 2033 年或之前開通車站。

8. 就跨境鐵路項目方面，特區政府會繼續透過「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）展開的首階段研究已於 2022 年年底完成，確立了項目的策略價值和必要性。而項目的次階段研究已展開，涵蓋鐵路方案的規劃、工程可行性、效益、環境影響，以及建設和營運安排等，預計於 2024 年年中完成。與此同時，我們正積極與深圳當局和港鐵公司跟進北環線支線的推展安排。該支線連接北環線主線新田站，並途經洲頭及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。我們期望於 2024 年內與深圳當局就推展安排達成共識並展開詳細規劃及設計。

(iii) 道路項目

9. 政府定期檢視道路基建的規劃，並適時推展各工程項目，以滿足交通需求。為了應付新界西北的逐步發展所產生

的交通需求，政府正推展一組由藍地途經掃管笏、大欖涌、北大嶼山至青衣的策略性幹道，包括十一號幹線（元朗至北大嶼山段）和青衣至大嶼山連接路，以及擴闊藍地至唐人新村的一段元朗公路。同時，政府亦正推展屯門繞道，為往返新界西北及屯門西部和大嶼山的車輛提供新通道。上述道路項目的勘查研究已自 2021 年開始陸續展開，而我們亦計劃於明年就十一號幹線（元朗至北大嶼山段）和屯門繞道展開詳細設計。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，我們爭取於 2033 年或以前分階段開通上述道路項目。

10. 為配合新界東地區的未來發展，並紓緩現時的交通瓶頸，我們正在推展沙田 T4 號主幹路工程，提供一條直接路線供駕駛者往返沙田東部／馬鞍山及荃灣／西九龍，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，我們正就獅子山隧道改善工程進行詳細設計，以推展全面隧道修復工程、提升隧道及其連結道路的容車量，並仔細檢視現有北行隧道管道未來的可能用途。

11. 繼將軍澳跨灣連接路和屬於六號幹線東段部分的將軍澳－藍田隧道於 2022 年 12 月同步開通，政府正全速推展六號幹線餘下的中九龍幹線和 T2 主幹路及茶果嶺隧道，以期於 2026 年全線開通。我們預期開通後繁忙時間往來將軍澳市中心及油麻地交匯處的行車時間會由現時約 65 分鐘大減至約 12 分鐘，會有效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，並應付沿線地區的交通需要。

(b) 交通運輸策略性研究

12. 除了運輸基建等硬件配套，運輸署在 2021 年年底正式展開《交通運輸策略性研究》（《策略性研究》），旨在為香港制訂一份長遠的策略藍圖，讓香港的整體運輸系統繼續保持可靠、安全、智能和環保高效。《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。

13. 在進行《策略性研究》的同時，運輸署亦已在今年 1 月初完成「2022 年交通習慣調查」，訪問了 35 000 伙住戶，搜集市民最新出行模式和習慣的資料。運輸署會根據調查結果展開更新「整體運輸研究模型」的工作，以作日後交通預測之用。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。

14. 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，政府經初步分析後，歸納出四個運輸策略概念：（一）建設新一代運輸交匯樞紐；（二）額外引入「按需求提供的公共交通服務模式」；（三）推動自動駕駛車輛發展；及（四）邁向智慧公路管理應用。政府已於今年 7 月，就上述四個運輸策略概念諮詢立

法會交通事務委員會，聽取議員的意見。

15. 運輸署的下一個目標是在今年年底前在《策略性研究》下提出初步建議，並在明年開始逐步推展各項先導計劃，以期在 2025 年公布長遠的策略藍圖。

(c) 「港車北上」

16. 「港車北上」提供便利，讓香港居民無須事先取得常規配額，便可以自駕的方式經港珠澳大橋（大橋）到廣東省作短期商務、探親或旅遊，是一項重要的跨境通行措施，亦是一項政策的突破。「港車北上」已於今年 6 月 1 日開始接受申請，並由 7 月 1 日起讓已獲批的香港私家車經大橋往來香港與廣東省。截至 11 月 8 日，我們一共收到約 31 000 宗申請，其中約 25 000 宗已完成兩地所有申請程序，符合資格出行。此外，國務院於 2022 年 11 月公布「港車北上」下合資格香港私家車的海關免擔保政策，讓參與的香港私家車無須向內地海關繳付關稅或辦理擔保安排，亦簡化了有關的申請程序和降低手續費用。為方便市民，運輸署已推出一站式網上申請系統，並會持續優化有關實施安排，包括粵方增加在香港專設為「港車北上」的車輛查驗中心、港方優化預約出行時段、與內地相關部門協商升級在粵的停車場管理系統以便能讀取香港車牌，以及不時在「港車北上」專設網站提供有關在內地駕駛的最新資訊等。各項措施的目標，是讓「港車北上」的香港市民安心、安全、便捷出行，輕鬆融入大灣區。

(d) 智慧出行

17. 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。

18. 「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。我們會提供一個具彈性的規管框架，以配合不斷演變的自動車技術，便利業界在本港更廣泛及靈活地測試及使用自動車。為此，我們向立法會提交的《2022 年道路交通（修訂）（自動駕駛車輛）條例草案》已於今年 5 月獲立法會通過。我們正着手草擬有關的附屬法例，爭取於今年年底提交立法會審議，以落實自動駕駛車輛規管架構。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。

19. 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過往天氣、交通事故與交通狀況的關係，並根據即時收集的交通數據和交通事故資料(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)，以及天文台提供的實時和天氣預測數據，以評估和預測不同路段即時及未來 90 分鐘的行車速度及時間，有助運輸署更準確分析及評估交通狀況。相關的分析結果亦已透過「香

港出行易」流動應用程式及「資料一線通」網站(data.gov.hk)向公眾發放。我們會繼續完善系統，進一步提升系統的準確性，方便市民規劃行程，並鼓勵業界研發更多創新應用。

20. 「易通行」不停車繳費服務讓駕駛人士以「繳費貼」遙距繳付政府收費隧道和青沙管制區的隧道費，無須於收費亭停車或排隊付款，省時方便。自今年 5 月起，政府已先後在六條政府收費隧道或管制區²實施「易通行」，並計劃於今年底於餘下兩條政府收費隧道（即大老山隧道及香港仔隧道）實施。

21. 「易通行」亦是政府即將於今年 12 月 17 日在三條過海隧道實施「分時段收費」³的一項基礎建設。三條過海隧道已於今年 7 月至 8 月期間實施「易通行」，運作大致暢順，而駕駛者亦逐漸適應使用「易通行」，在技術上已準備就緒，可如期實施分時段收費。政府的目標是透過調整三條過海隧道的收費水平，以改變駕駛者的出行模式，從而遏抑和分散繁忙時間的過海交通，藉此鼓勵出行人士轉乘公共交通工具，或在繁忙時段以外時間使用相關隧道。政府會繼續加強宣傳，包括在「香港出行易」流動應用程式新增查詢過海隧道費功能，讓公眾充分掌握具體的收費安排。

22. 為鼓勵科研機構和企業積極參與推動「智慧出行」的創

² 「易通行」已先後在青沙管制區（尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道）、城門隧道、獅子山隧道、紅磡海底隧道、西區海底隧道和東區海底隧道實施。

³ 向私家車收取由 20 元（非繁忙時段）至 60 元不等（繁忙時段西隧收取 60 元；紅／東隧收取 40 元）的隧道費。的士維持三隧全日劃一 25 元，所有商用車輛則三隧全日劃一收 50 元，以簡化收費結構。

新科技研究和應用，政府在 2021 年設立的十億元「智慧交通基金」資助機構或企業研發技術，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 10 月底，運輸署已批出 44 個項目申請，涉及總資助金額逾二億七千萬港元。我們會繼續鼓勵更多機構申請資助。

23. 為了應對公眾對泊車位的需求、更有效善用空間效率和增加泊車密度，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。荃灣海盛路及大埔白石角短期租約用地的自動泊車項目已分別投入服務，共提供 130 個自動化泊位；深水埗通州街與欽州街交界及油麻地海泓道的短期租約項目亦將於 2024 年內啟用，提供約 140 個自動化泊位。工務工程項目方面，將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓、新蒲崗四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場以及深水埗欽州街西的停車場項目經已動工，預計分別於 2025 年及 2026 年陸續落成，共提供約 560 個自動化泊車位。此外，香港機場管理局正在港珠澳大橋香港口岸人工島上興建自動化停車場供過境或訪港粵澳旅客使用。首階段建造工程預計於 2024 年年底完成。

(e) 科技應用與道路安全

24. 運輸及物流局、運輸署及香港警務處一直推動科技應用以改善道路安全。我們已就多項有關立法建議諮詢立法會交通事務委員會。為推行電子交通執法，我們會修改相關法例，容許警方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，改善司機的駕駛態度。此外，我們亦正積極跟進多項更新車輛構造及保養要求、提升道路安全的立法建議，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；要求電動車安裝車輛聲響警示系統；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；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等。我們正吸納業界和持份者的意見，擬定規管細節及進行法律草擬，期望上述各項立法建議於本年年底至 2024 年陸續提交至立法會。

(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

25. 政府致力秉持以公共交通為本的運輸政策。現時每天平均有超過 1 000 萬人次使用公共交通服務，佔全港所有個人行程約九成。為確保公共交通營辦商有能力持續提供和投資於安全、高效和便捷的服務，政府會繼續鼓勵及協助營辦商採取多管齊下的方式開源節流，包括開拓更多非票務收入來源，及透過重整服務等方式提升營運效益，以為乘客提供更高質素、完善且與時並進的公共交通服務和設施。

26. 就專營巴士服務方面，運輸署會持續透過恆常機制，包括每年的巴士路線計劃，因應各區發展及乘客需求，加強高

需求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，讓專營巴士公司可更有效運用資源，同時亦可以紓緩幹道的繁忙情況及減少路邊廢氣排放。此外，城巴有限公司（香港島及過海巴士網絡專營權）及新世界第一巴士服務有限公司專營權於今年 7 月 1 日完成合併。兩個服務範圍大多重疊的專營權合併後，可有助提供更有效的專營巴士服務，令乘客受惠；及促進更均衡的競爭，長遠提升全港巴士網絡的可持續發展。

27. 在公共小巴方面，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「香港出行易」流動應用程式取得全港專線小巴路線的實時到站資訊。為紓緩業內人手嚴重短缺的問題，政府今年 7 月推出「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」，

在保障本地勞工就業的前提下，適度容許公共小巴及客車業輸入勞工，配額上限為 1 700 個，包括 900 名公共小巴司機。第一輪申請的審批工作已經完成，批出 461 個公共小巴司機配額，預計有關司機最快於今年年底到港。

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制度，讓現有的士車主可集合的士組成車隊，並向運輸署申請的士車隊牌照，在受監管的平台下提供優質的士服務。為落實上述的建議措施，政府已於今年 7 月 12 日將相關的條例草案提交予立法會審議。法案委員會剛於 11 月初完成審議工作，我們會爭取盡快在立法會會議上恢復二讀辯論相關的條例草案。

29. 此外，政府致力提升渡輪服務質素，並正透過船隻資助計劃資助離島渡輪航線營辦商使用更環保渡輪。六條主要離島航線⁴的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，預計可於明年起陸續投入服務。

(g) 強化應對極端天氣能力

30. 在惡劣天氣下，確保市民和旅客安全是重中之重。因應

⁴ 六條主要航線包括(1)「中環－長洲」；(2)來往坪洲、梅窩、芝麻灣及長洲的「橫水渡」；(3)「中環－梅窩」；(4)「中環－坪洲」；(5)「中環－榕樹灣」；及(6)「中環－索罟灣」航線。

今年 10 月颱風「小犬」襲港的經驗，政府已要求港鐵公司仔細謹慎研究在九號風球下機場快線的停運安排，並探討是否可以加強預警及資訊發放，以及檢視相關應變預案，務求在安全的大前提下盡量減少對市民和旅客的影響。

(h) 指定項目指標

31. 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，詳列於附件。

徵詢意見

32. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及物流局

2023 年 11 月

2023 年《施政報告》運輸工作相關的指標

- (a) 在 2024 年起分階段落成由機場管理局興建、位於港珠澳大橋香港口岸人工島上的自動化停車場供過境或訪港的粵澳旅客使用，加上在 2026 年或之前新建的政府停車場和短期租約停車場，合共提供超過 3 000 個自動化泊車位；
- (b) 在 2024 年內為東九龍及啟德智慧綠色集體運輸項目邀請本地及外地供應商及營運商遞交意向書，以敲定招標條款等細節；
- (c) 在 2024 年中與深圳當局共同完成「港深西部鐵路」（洪水橋至前海）的次階段研究；
- (d) 在 2023 年底前發表《香港主要運輸基建發展藍圖》，宏觀勾劃所有主要運輸基建項目的推展，完善鐵路及主要幹道網絡；以及
- (e) 在 2023 年底前在《交通運輸策略性研究》下提出初步建議，並在 2024 年開始逐步推展各項先導計劃，以期在 2025 年公布長遠的策略藍圖，讓香港的整體運輸系統繼續保持可靠、安全、智能和環保高效。