

立法會  
交通事務委員會  
政策簡報會紀要

---

日期 : 2025年10月2日(星期四)  
時間 : 下午3時  
地點 : 立法會綜合大樓會議室3

---

**出席名單**

出席議員及官員和列席秘書及職員名單載於[附錄1](#)。

(會議程序的逐字紀錄本載於[附錄2](#)。)

**I. 自上次會議後發出的資料文件**

自上次會議後，秘書處曾向事務委員會發出1份資料文件  
(立法會[CB\(3\)1177/2025\(01\)](#)號文件)。

**II. 下次會議的討論事項**

2. 事務委員會同意於2025年10月17日(星期五)上午10時至  
中午12時舉行的下次例會討論以下事項：

- (a) “粵車南下”；及
- (b) 交通運輸策略性研究的進展。

**III. 運輸及物流局局長就行政長官2025年施政報告作出簡報**

3. 運輸及物流局局長就《行政長官2025年施政報告》內有關  
交通運輸事宜的各項措施和指定項目指標，向事務委員會作出  
簡報。

4. 事務委員會就項目進行討論，政府當局就議員的意見和提問  
作出回應。曾發言的議員包括(按發言次序)：盧偉國議員、  
田北辰議員、李世榮議員、陳學鋒議員、陳克勤議員、易志明議員、  
周小松議員、劉業強議員、林筱魯議員、嚴剛議員、鄧家彪議員、  
張欣宇議員、陸頌雄議員、陳恒鑽議員、姚柏良議員(副主席)及  
林新強議員。政府當局察悉議員就此項目提出的意見。

#### IV. 其他事項

5. 議事完畢，會議於下午4時27分結束。

立法會秘書處

議會事務部

2025年10月16日

立法會  
交通事務委員會  
政策簡報會

---

日期 : 2025年10月2日(星期四)  
時間 : 下午3時  
地點 : 立法會綜合大樓會議室3

---

出席情況

**出席(事務委員會委員)**

陳紹雄議員, BBS, JP (主席)  
姚柏良議員, MH, JP (副主席)  
陳克勤議員, SBS, JP  
田北辰議員, BBS, JP  
易志明議員, GBS, JP  
陳恒鑽議員, BBS, JP  
盧偉國議員, GBS, MH, JP  
陸頌雄議員, JP  
劉業強議員, SBS, MH, JP  
李世榮議員, MH, JP  
李梓敬議員  
周小松議員  
林筱魯議員, SBS, JP  
梁文廣議員, MH  
陳沛良議員  
陳穎欣議員  
陳學鋒議員, MH, JP  
張欣宇議員  
嚴剛議員, JP

**缺席(事務委員會委員)**

葉劉淑儀議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP

**列席(非事務委員會委員)**

謝偉銓議員, SBS, JP

林新強議員, JP  
鄧家彪議員, BBS, JP

## 出席官員

### 議程第III項

運輸及物流局局長陳美寶女士, JP  
運輸及物流局常任秘書長蔡傑銘先生, JP  
運輸及物流局副局長廖振新先生, JP  
運輸及物流局副秘書長1黃珮玲女士, JP  
運輸及物流局副秘書長2葉海鷺先生  
運輸及物流局副秘書長3麥震宇先生, JP  
路政署署長邱國鼎先生, JP  
運輸署署長李頌恩女士, JP

## 列席秘書

總議會秘書(3)2麥麗嫻女士

## 列席職員

高級議會秘書(3)4羅偉志先生  
議會事務助理(3)8林潔文小姐

附錄2  
Appendix 2

\*\*\*\*\*

**立法會交通事務委員會政策簡報會  
逐字紀錄本**

**Panel on Transport of the Legislative Council  
Verbatim record of policy briefing**

**日 期 : 2025年10月2日(星期四)**  
**Date: Thursday, 2 October 2025**

**時 間 : 下午3時至4時27分**  
**Time: 3:00 pm to 4:27 pm**

**地 點 : 立法會綜合大樓會議室3**  
**Venue: Conference Room 3 of the  
Legislative Council Complex**

\*\*\*\*\*

**主席**：各位委員，大家下午好。會議時間已到，亦有足夠法定人數。我宣布交通事務委員會會議開始。 [\[000333\]](#)

會議議程第I項，“自上次會議後發出的資料文件”。秘書處發給委員的一份文件(立法會CB(3)1177/2025(01)號文件)已載列於會議議程，是由李世榮議員於2025年7月18日就“對角行人過路處試驗計劃進展及未來工作”發出的函件，請委員察悉。

會議議程第II項，“下次會議的討論事項”。請大家參閱立法會CB(3)1375/2025(01)號文件——待議事項一覽表，以及立法會CB(3)1375/2025(02)號文件——跟進行動一覽表。

下次例會原定於10月17日(星期五)上午10時45分至下午12時45分舉行，但由於立法會將於當天下午12時30分舉行午宴，因此，我需要徵詢各委員是否同意將當天本事務委員會的會議時間改為上午10時至中午12時。請問各位有沒有反對或其他意見？(委員表示同意)如果大家都同意，秘書處會把會議時間改為上午10時至中午12時。

就下次例會，政府當局建議討論以下兩項議題：第一，“粵車南下”；第二，交通運輸策略性研究的進展。請問委員對此有否意見？(委員表示同意)如果大家都同意，下次會議將作出以上安排。

現在進入議程第III項，“運輸及物流局局長就行政長官2025年施政報告作出簡報”。請工作人員邀請政府當局的代表進入會議室。大家可參考立法會CB(3)1375/2025(03)號文件，該文件由運輸及物流局提供。由於立法會其他議員對此議題亦感興趣，我邀請了其他議員出席會議及參與討論。

首先，歡迎陳美寶局長及其團隊。列席官員代表的名單已詳列於議程，我就不一一介紹了。各位委員如欲提問，請按下按鈕示意。是次會議的討論時間約為一個半小時，因為此會議室須於4時30分交予另一事務委員會開會，請大家抓緊時間。

現在已有10位議員示意提問，為了讓大家了解發言次序，我先讀出名單：盧偉國議員、田北辰議員、李世榮議員、陳學鋒議員、陳克勤議員、易志明議員、周小松議員、劉業強議員、林筱魯議員，以及嚴剛議員。暫時有10位議員。

接下來，請局長就施政報告中有關運輸及交通的部分，根據文件作簡單介紹。我知道局長打算以簡報PPT演繹。以下時間請局長發言。

**運輸及物流局局長：**多謝主席。多謝各位委員。在施政報告中有關運輸及物流數方面，相信多位議員很熟悉及了解。為方便我們稍後的討論，我想重點地提綱挈領用數張投影片，很快地向大家介紹。

首先，在運輸基建方面，我們按照“基建先行、創造容量”的方針，現屆政府運輸及物流局正全力有序推動和落實一系列鐵路、主要幹道和智慧綠色集體運輸系統項目。我們會繼續透過政策和技術“雙創新”，積極推動優化及精簡程序，並汲取其他國內外大型基建發展的經驗，特別是內地及海外經驗，務求提速提效推展各運輸基建項目。大家最近可能在報章或立法會會議中也有討論個別項目，如何利用技術和政策創新作多元化的交通運輸基建建構。我們的目的是希望可以減低成本，同時提高工程質量。

向大家匯報一下，我們正積極推展在東九龍、啟德及洪水橋/廈村及元朗南新發展區共3個智慧綠色集體運輸系統項目。創新措施包括三方面，第一，透過公開招標及“公共運輸引導發展”模式鼓勵投資者加入及與營運商夥拍參與。第二，我們將透過立法引入一套技術中立、通用且標準化的全新規管框架，縮短引進新系統的籌備時間之餘，亦可讓政府迅速把握技術突破帶來的機遇。第三，我們正同步簡化建築物管制程序和設立一站式平台，包括路政署及其他相關部門，務求加快審批流程。啟德智慧綠色集體運輸系統項目預計於本月內招標，東九龍及洪水橋/廈村新發展區兩個項目則計劃於明年招標。

鐵路方面，正在施工的包括東涌線延線、小蠔灣站、屯門南延線、古洞站和洪水橋站，將在2027年起陸續完成。我們亦與港鐵公司簽訂了北環線項目的第一部分項目協議，發揮新思維，一方面合併北環線主線和支線同步推展，爭取在2034年或之前同步開通；另一方面，我們亦分階段，成熟一項推一項地簽署項目協議。港深西部鐵路(洪水橋至前海)方面，我們已展開香港段的勘查及設計工作，並邀請了相關承建商及營運商於本月底前提交意向書，目標是讓項目香港段可以於

2027年招標。路政署亦正密鑼緊鼓地與相關政府部門以及國內外鐵路專家協作，廣泛吸收包括國家在內的世界級鐵路規範，制訂《香港鐵路標準》，期望新的標準可成為大灣區標準甚至新的世界標準之一，並提供基礎讓香港可善用內地資源建設跨境鐵路項目。

不得不提道路基建方面，我們已於今年3月展開北都公路的勘查研究，亦很感謝議員在立法會財務委員會批准相關項目，我們現時按計劃完成優化其走線。此外，十一號幹線的勘查研究已大致完成，當中的青龍大橋工程會率先展開，目標是在明年招標。六號幹線餘下的中九龍幹線工程將於月內完成，按照目前進度，我們的目標是希望可於今年年底，很快正式公布中九龍繞道(油麻地段)的開通；而T2主幹路及茶果嶺隧道最後階段的工程正全速推進，目標是如期於明年全線通車。

過往我們在交通事務委員會中吸納各委員及主席的意見，會在今年內公布《運輸策略藍圖》，並會把《藍圖》納入立法會交通事務委員會的議程，以便向大家全面匯報，包括我們的最新看法。《藍圖》將確立三大主題、六大策略，運輸發展將以“落實以人為本、強化內聯外通、促進高效出行、擁抱綠色生活”為願景。政府將逐步落實具體建議，包括進一步提升公共交通服務、新一代運輸交匯樞紐的建設、優化與大灣區其他城市的互聯互通、推動自動駕駛車輛發展、強化使用人工智能、更有效運用泊車空間，以及締造單車友善環境等。

我希望在此特別提及推動自動駕駛，相信很多議員也特別關心。在推動自動車方面，正如施政報告提及，我們現正全速引進和帶動業界在不同社區展開自動車測試與應用，以期邁向全面無人化、規模化，亦希望能達至商業營運，除了可帶動智慧交通外，還可推動業界借香港平台開拓海外尤其是右軸市場。政府會持續以駕駛和路面安全為首要原則，盡快汲取不同經驗優化技術標準，並適時與業界共享研究成果。

跨區應用方面，我們會於今年內開始測試及試運行3個項目。第一，在港珠澳大橋口岸與機場島之間的“航天走廊”；第二是橫跨九龍城及觀塘兩區、涵蓋啟德發展區一帶的項目；以及第三是連接機場島與東涌的項目。政府亦會研究接駁其他交通工具的自動車，例如在西九龍高鐵站與機場快線九龍站以自動車試運行李，日後亦希望能載客。除此之外，我們亦

[\[001234\]](#)

會盡量爭取啟動遙距操作模式，即車上沒有後備操作員的測試項目，希望能在後台以遙距後備操作員操控。

接下來我想說說港珠澳大橋作為雙方奔赴的措施，就是“港車北上”及“粵車南下”。“港車北上”繼續廣受香港市民歡迎，截至今年8月，超過10萬輛香港私家車曾參與，當中不少在運輸署優化系統後申請續牌。粵港政府持續為申請人優化安排，包括由上月起，逢星期二和星期三(指定特別日子除外)無須進行預約，以及10月13日起豁免“港車北上”車輛申請封閉道路通行許可證，我們相信這可帶來更大便利。

作為“港車北上”的互惠安排，“粵車南下”政策已於今年7月公布，合資格的廣東私家車可以申請使用港珠澳大橋來港，便利兩地市民互訪，加快雙向奔赴、加快融合：一方面希望能吸引新的旅客群，特別是高端旅客，也便利在粵的家鄉親友和生意夥伴來訪，推動人文交流。最近我與不同的商會、協會，包括酒店業界、飲食界及其他旅遊業界積極溝通，希望在不同方面，各行各業也能集結力量，製作一些宣傳和旅遊攻略。就“粵車南下”，我們也安排了在下次交通事務委員會會議作詳盡介紹。我們現正爭取在下月(即11月)同步實施大橋香港口岸的自動化停車場及入境市區兩個部分，並希望盡快向社會公布細節。

最後，我想說說科技應用和人工智能。今年的施政報告特別強調應用人工智能，運輸署正積極利用科技和人工智能及大數據，令牌證服務和交通管理提速提效，同時落實“精明規管”。除了現時運輸署已提供的20多項網上服務之外，運輸署最近又推出了“牌證易”一站式網上平台、電子駕駛執照等。署方已應用人工智能處理網上續領車輛牌照的申請，把無需人手核對的申請的處理時間逐步由過去的10個工作天大大縮短至3個工作天以內。運輸署會繼續於其他更多的牌照服務使用人工智能及科技。

運輸署亦會研究結合大數據分析和人工智能技術，建立一個綜合交通管理平台。其實過去我們曾與交通事務委員會一同參與，與議員到內地城市了解智慧交通管理平台，正是為了吸納這方面的經驗，希望能全面掌握實時交通情況及管理系統，為未來落實更靈活及智能化的交通管理鋪路。我們將於今年內公布的《運輸策略藍圖》中涵蓋我們如何利用大數據和人

工智能，在交通管理、交通工具配套或新的交通運輸樞紐方面提供更多信息以便捷市民。

主席，我剛才以數張簡單的投影片扼述交通運輸及物流方面的重點政策。我和團隊樂意解答議員的問題。

**主席**：多謝局長的簡介。現在進入提問時間，已表示有意提問的議員共有13位。為了控制時間，每位議員4分鐘連問連答。第一位請盧偉國議員。

**盧偉國議員**：多謝主席。今年的施政報告對於運輸物流有不少着墨，當中包括鐵路、道路等基建、創新科技以至人工智能的應用等，這些都值得支持。不過，現實問題是，駕駛人士有兩大痛點。

第一是三隧問題。“三隧分流”的確起到一定作用，但關鍵是三隧根本已過度飽和，無論如何分流，亦無法解決塞車問題。我最近確有這樣的感覺，暑假過後的情況比暑假前更擠塞。本來，我們將會有第四條路線——交椅洲填海後，不僅會提供居住和經濟活動的土地，對西部交通網絡亦會有很大幫助，把新界西連接至港島。不過，隨着這項計劃需要暫緩——儘管我們對此表示支持，因為確實需要集中火力發展北都——暫時仍看不到第四條路。“三隧分流”的效果必定會逐漸減退，因為實在太過飽和，這個問題應如何解決？

駕駛人士第二個痛點當然是泊車問題。雖然局方已承諾盡量尋找機會興建更多新停車場，但特別是商業車泊位的落差實在太大，現時3輛商業車只有兩個車位。近年來，貨車、旅遊巴、貨櫃車、拖頭這類車輛的泊車位其實減少了，可能是因為部分棕地需要收回。我曾向局方提出建議，局方的回應雖然正面，但不算很積極。我的建議是，晚間許多道路的交通流量很低，能否劃出一些路旁車位，讓商業車輛在晚上停泊，並規定早上某個時段必須駛離？這樣可以讓職業司機下班後不至於那麼彷徨，不用冒着晚上不知會收到多少張“牛肉乾”的風險，否則他們的職業生涯會非常艱難。這方面是否可以有更積極的進度，並於日後向我們匯報？

這是兩個痛點。

**主席**：關於第四條隧道和商用車輛的泊車問題，請局長回應。

**運輸及物流局局長**：多謝盧議員這兩方面的問題。首先，我想先談泊車問題。我記得早前有關咪錶泊位收費調整一事，我們在審議相關附屬法例時及在立法會大會上，盧議員都非常關注商業車泊位問題，其實我亦十分關注。商用車是推動香港經濟一個不可或缺的重要部分，盧議員說得對，過去在土地使用方面，部分短期租約的土地已被收回，導致泊車位與車輛的比例確實有所下降。

上次在大會上，我已承諾會親自持續密切推動運輸署及相關政府部門，包括房屋署及地政總署，盡量尋找合適地點，尤其是在晚間劃出車位供商用車泊車。正如早前曾交代過，例如在屋邨範圍以外，甚或與房屋署合作，希望物色邨內空間作“一地多用”，白天用作上落貨或其他用途，晚上則可供泊車。

至於第二個問題，關於隧道車流，我簡單回應。“三隧分流”在立法會經過詳盡討論和論證，我們知道隧道整體上的容量已所餘無幾。因此，我們透過“三隧分流”，設置不同時段不同收費，希望盡量在有限空間內於時間上或3條隧道間作調撥。我感謝議員支持，讓有關調整機制得以寫入法例，讓我們可以適時監察車流數據，並在有需要時繼續與議會及社會各界持份者一同探討，如何盡量以智慧方式管理交通。

至於基建方面，聽到盧議員的意見，隨着交椅洲項目的時間調度，我們會繼續密切留意整體社會人口分布及增長情況。我們會對整體交通運輸基建作出全面評估。多謝主席。

**主席**：下一位是田北辰議員。

**田北辰議員**：多謝主席。局長，老實說，整份施政報告3個多小時，令我最失望的就是有關運輸物流的部分。不過，我並非針對局長本人及其團隊，其實在座每位官員我都認識，我很尊重和佩服他們，他們應該有很多難言之隱，當中最重要的應該是資金問題。

我只想向局長提出兩個問題。鑑於洪前鐵路據說將於2034年落成，施政報告是否應該提一提該鐵路到洪水橋後怎樣發展？局長早前表示需要全力發展北都，沒錢興建人工島，洪港鐵路就不談了。我認為可以接受，因為現時公屋已經足夠，若於人工島上興建私樓，會嚇壞現時的私樓業主，說不定日後會有八萬五、十萬多的房屋供應。不如就由洪水橋建到欣澳，如此一來，深圳的同胞可以轉乘東涌線及荃灣線到九龍及港島。最重要的是，全港市民可以透過3條本地線直達深圳西，在深圳範圍內“一地兩檢”，不是1條，而是3條，這才稱得上“大灣區融合”。如果只有1條線，中央聽到都會皺眉頭，如何融合？更何況深圳灣需設兩個口岸，當然應物盡其用，對嗎？

局長早前公開表示接受我們的建議，跨境項目例如洪前鐵路會採用內地標準及內地勞工，以減低成本，大致上可以節省三成。可節省三成成本的做法確實值得局方研究。洪水橋至欣澳一段其實是洪前鐵路的延伸，正如現時北環線路段一頭一尾，本地中間至落馬洲一段計劃用內地標準和內地勞工；同樣道理，以此方法興建洪水橋至欣澳一段可節省三成成本。就此，局長今天無論如何都要給我一個答覆，不要不理睬我。若因為沒錢，也罷；若局長說不值得興建，我會有很大反應。

關於第四條跨海隧道，盧議員剛才已經問過。將來只有兩條路走，要麼先發展北都，看看將來會不會無人來香港上班，每個人都開車去北都上班，如果這樣，第四條隧道就不用建。另一個做法，就是將來跨海隧道收費加至每輛車100元，那就沒人會開車了。

**主席：**田議員，請注意時間，留點時間給局長回應。

局長，請“理睬”一下田議員。

**田北辰議員：**此外，主席，關於行車隧道收費，原則是“用者自付”，收回成本。局長現在應該知道發生了甚麼事吧？局長說了一大堆，例如為了讓香港仔隧道收支平衡而調高隧道費3元；九龍繞道原本收費10元仍會蝕本，現在卻減至8元；大欖隧道則“倒賺”5億元。我的問題很簡單，局長會否有一天改變原則上的說法，不再強調收回成本？如果不會改變，請局長告訴我大欖隧道非繁忙時段何時會減至免費？謝謝。

**主席**：由於田議員幾近用完發言時間，請局長在兩個問題中選擇回應其中一個，或精簡地以一兩句回應。請局長。

**運輸及物流局局長**：我想重點回應……

**田北辰議員**：主席，前一位議員有5分鐘，請你亦給我5分鐘。

**運輸及物流局局長**：因為田議員在其他事務委員會上亦曾表達相關意見，當時因時間所限未有機會回應(計時器響起)。[\[002934\]](#)

關於田議員的第一個問題，由洪水橋延伸至欣澳的建議，我想跟田議員及各位議員說一說，就我們現時推展的港深西部鐵路，任何可以擴展香港與內地的接駁、更好地服務市民日後出行需要的方案，我們都會積極思考。包括田議員和張欣宇議員過去亦曾提出由洪水橋站延伸至欣澳的構思，大家都知道該路段不論走隧道還是天橋，距離都相當長，在推動交通運輸基建時，永遠都需要評估成本效益。

我認為，我們現時講求《香港鐵路標準》，將最好的納入香港未來的建築。我們除了希望提升工程質素，亦希望應用最新最好的技術以減低成本，這是我們的心願和目標。我可以跟大家議員分享，我和我的團隊，包括路政署同事及顧問公司，必定會非常重視這方面的意見，亦會在技術層面盡量研究，任何有助延展港深西部鐵路、加強與機場或周邊住宅發展接駁的方案，我們都會考慮。

在考慮不同方案時，我認為應該持更開放和創新的角度，除了傳統重鐵外，其他接駁方案，例如智慧綠色集體運輸系統，甚至自動駕駛車輛，這些都應該考慮。最重要是從技術層面做好準備工夫，日後如有更多構思，我一定樂意來到議會與議員分享及研究。多謝主席。

**田北辰議員**：請就隧道收費說一句。

**主席**：不了。如有機會，我會開放第二輪提問，看看是否能夠爭取到時間。不好意思，田議員。

下一位是李世榮議員。

**李世榮議員**：多謝主席。從剛才局長的簡報，我聯想到過去局方及署方的工作都比較繁重，成績有目共睹。但當然，我們要不斷改進，力求進步。因此，我想談談施政報告未能提出我過去一直爭取的事項，特別是東九龍線。[\[003210\]](#)

事緣2014年的《鐵路發展策略》，當中建議興建重鐵，由鑽石山接駁至寶林站。其後在2022年、2023年，當局以重鐵爬坡力等問題為由，表示未能落實，改為選用輕軌或智軌取代。不過，現時走線極其量只達馬游塘站。我感謝路政署當時曾與我開會討論，最後能夠落實設置馬游塘站。然而，2014年文件內曾提及康盛、翠林站等。

簡單來說，無論是智軌還是輕軌，上次準備招意向書前，我已表示，既然已經準備招意向書，何不同時詢問有意的承辦商，能否把走線延伸至康盛及翠林，以彌補2014年政府原先提出以重鐵進入將軍澳寶林等地的方案？這是第一點。

第二，我同意“基建先行”。將軍澳第137區未來將會有十多萬人口居住，過去大家都說要爭取鐵路接駁，準備過海連接港島東區。現時這方面，規劃署雖然早前向我介紹第137區的初步規劃，但並無預留相關鐵路設施。若說“基建先行”，該區將有十多萬人口，加上今年將軍澳線的事故，使得將軍澳50萬居民都非常期望政府起碼先着手進行研究，看看是否可以興建過海鐵路。

第三，是一個很簡單的問題。剛才提到“港車北上”，我同意局方這方面做得好，星期二及星期三已經取消預約。這方面會否有進一步擴展，例如多些日子無須預約，以方便相關駕駛者？多謝主席。

**主席**：請局長回應。

**運輸及物流局局長**：多謝李議員三方面的問題。我想我可以先就“港車北上”的問題作回應，之後請路政署署長回應首兩個有關鐵路方案的問題。[\[003433\]](#)

首先，關於“港車北上”，我們一直在聆聽很多用家的回饋，他們希望相關安排可以更方便和自由，不一定要提前預約。因此，我們已由上月起實施逢星期二及星期三無須預約。我們一直參考出行數據，並會與廣東粵方共同檢視。

我們亦聽到李世榮議員的意見，相信亦有不少用家反映，希望將相關安排延展至其他日子。我們希望能具備較好的條件，透過數據反映實際情況，令良好的政策能夠繼續獲市民歡迎和支持。同時，我們也希望不會對出行市民造成影響，包括在口岸的經驗。

我們聽到議員的意見，在適當時機，如能進一步優化，我們確實會考慮。主席，我請路政署署長補充。

**主席：**邱署長。

**路政署署長：**主席，多謝李議員的建議。關於東九龍上山線，[\[003558\]](#)大家對於走線一直有很多意見。我們自去年開始展開相關研究，其間進行了多場地方諮詢(計時器響起)。在過程中，我們作出了一些調整，例如新增藍田北站，並調整了順安站。至於李議員提到進一步接駁至康盛、翠林的建議，我們在走線上已預留將來延伸的可能性。

經過多場公眾諮詢後，我們現時確定的走線，相對來說已經獲得各持份者的共識。我們在今年6月刊憲，令人高興的是8月底至9月初收到零反對，顯示現時的走線較受支持。當然，我們明白大家仍有不少意見，特別是接駁安排，我們會在詳細研究中增加利便接駁。

至於將軍澳第137區，我們現正與港鐵公司進行研究，會檢視走線如何規劃，務求達至最便利，同時配合最新發展和人口遷入情況。謝謝主席。

**主席：**下一位請陳學鋒議員。

**陳學鋒議員**：多謝主席。我有較多問題，可能會說得比較快。在這次施政報告中，我們聽不到有關南港島線西段的進展。去年，當局曾表示會於今年內落實南港島線西段的詳細規劃和設計。然而，最近我向運輸署同事查詢，他們表示相關規劃要到明年才出台。所以，我們想了解一下現時南港島線的情況如何。事實上，居民對於走線有不同看法，當局應該及早落區諮詢，聽取大家的意見。這是我第一個想了解的問題。

第二，現時東涌翔東邨及雋東邨正準備入伙，接下來會有數萬人入住。然而，東涌線延線的進度未能跟上，要到2030年左右才能完成，但相關新屋邨已開始派發鎖匙。因此，在這段期間，東涌的交通問題頗為困擾，居民要乘車接駁東涌線。據我初步觀察，東涌東站的進展相當良好，能否提早開放該站，讓新邨的居民可以盡快使用港鐵，減輕區內交通壓力？這是第二個問題。

第三個問題，我聽聞離島不少渡輪服務明年起將會陸續討論續約問題，而不少渡輪公司據說有意將慢船轉為快船，令居民非常擔心。慢船轉快船即代表加價，居民被迫接受加價，沒有別的選擇。就此，局方有何辦法避免這種情況發生？事實上，不少市民喜歡坐慢船，作為較便宜的選擇。

最後一個問題，最近我們做了一些調查，探討爛路問題。其實在下雨後，爛路情況更為明顯。局方有何方法全面審視路面狀況，以確保行車及駕駛安全？

**主席**：局長，4個問題，是否都由邱署長回應？

**運輸及物流局局長**：主席，我先回答部分問題。首先，我想感謝陳學鋒議員。無論在過去還是未來，特別是在渡輪方面，我們很多時候都需要透過陳議員與離島區的街坊及市民溝通，務求提升服務。關於慢船和快船、能源及相關安排，我相信運輸署會很樂意向陳議員或透過他向其他離島居民解釋相關情況。如有任何安排，大家可以盡量有傾有講地處理。

我想說說南港島線，至於東涌線延線及東涌東站，以及相關的道路安排，我想請路政署署長稍後作回應。

關於南港島線西段，我們團隊這段時間正密鑼緊鼓地工作，不僅就已經展開的重鐵項目與港鐵公司一同如火如荼地籌備，南港島線西段亦是我們未來的重點。現時我們與港鐵公司正就南港島線的走線路段進行討論。我們亦希望採用智慧綠色集體運輸系統，取代以往的重鐵方案，從而加快整個推進時間表。我們並沒有放慢腳步，考慮到我們有那麼多政策局及經濟政策，今年施政報告有關交通運輸的着墨其實不少。我們絕對沒有忽略南港島線西段，我們的目標是在今年年內(計時器響起)作出相關公布。

**主席：**請邱署長。

**路政署署長：**主席，多謝陳議員的意見。關於東涌線延線，我們現時的計劃並非在2030年，而是在2029年竣工。關於東涌東站——由於東涌線延線涉及兩個車站，我明白陳議員關注到其中一個車站是否有機會可以提早啟用？我已經聽到這項建議，我與地鐵公司會視乎工程進度再作商討。

至於路面狀況，我知道學鋒議員最近進行了調查。今年的天氣是一個較大的影響因素，例如今年有兩次10號風球，8月更有4次黑雨。在這些情況下，我們往往需要緊急開通道路，例如上次颱風，由於需要在短時間內開通道路，我們會臨時修補路面，之後需要再封路作整段重鋪。除了上述維修保養工作，巡查工作亦需加密。因為時間關係，我就不逐一細說巡查次數了。

不過，我們會引入新物料。以瀝青為例，我們已多次提及有一種名為“高改性瀝青瑪蹄脂碎石混合料”的物料，其特點是較為堅硬，用於瀝青路面。至於石屎路面，我們亦嘗試一款超薄磨耗層的瀝青物料，無需整段石屎路面打碎重鋪。剛才提到採用瀝青新物料，而石屎方面的超薄磨耗層則計劃在龍翔道試用。

我們一方面解決物料的問題，另一方面則做好巡查。至於封路，雖然會造成影響，但希望能一次過做好，希望大家支持。謝謝。

**主席：**下一位請陳克勤議員。

**陳克勤議員**：多謝主席。施政報告提到鐵路項目會有序推進，關於東涌線延線、小蠔灣站、屯門南延線、古洞站、洪水橋站等，我都是支持的。不過，唯獨不見了我常常提及的白石角站。最近有媒體報道猜測，不知白石角站會否胎死腹中、不予興建。這是第一個問題，請局長在此正式澄清究竟會否興建白石角站。

第二，大家都知道白石角站在2022年施政報告提出，至今已經3年，樓梯響都聽不到了，仍然“十劃未有一撇”，毫無進展。我知道政府之前表示相關方案原定去年年底公布，後來押後了；之後又說今年第二季公布，又再押後；再說第三季公布，又押後了；最近又表示要待明年才有結果。該計劃已拖延甚久，不論是到該處上班的市民還是居於該處的當區居民，都有很大的交通需求，非常希望有這個車站。政府可否說明，計劃於何時公布相關方案？這是第二個問題。

第三，根據最近的媒體報道，港鐵公司指這個項目是政府主導，但政府又說已經交給港鐵研究可行性。雙方互相推卸，我不知道應該找哪個部門跟進。這個項目今天似乎並非由局長負責，據說是由發展局負責，我不明白為何鐵路站會交由發展局負責。所以請局長向我們交代一下。其實說來說去，我只想問一句：建一條北環線是10年，為何建一個車站也要10年，實在難以對比，亦難以讓人接受，建一個車站為何需時這麼久？是否因為一直推來推去，所以至今仍未搞定？能否向市民大眾解釋清楚？謝謝。

**主席**：請局長交代一下白石角的問題。

**運輸及物流局局長**：多謝陳克勤議員提出這方面的關注。[\[004519\]](#) 陳議員及他所代表附近街坊所表達的問題和關注，是可以理解的。首先，我想說明，白石角發展是一個“發展主導”項目。新鐵路車站是連同附近土地的發展建議一併研究及考慮。發展局與我們運輸及物流局一直與港鐵公司積極跟進有關項目，我們不分彼此，白石角項目是以推動整體綜合發展為基礎或出發點。

另外，運輸及物流局在文件中提及的重鐵項目，主要是以鐵路帶動，然後相關發展跟隨鐵路同步推展。我們有向發展局了解，事實上亦一起努力，不分彼此。發展局早前也透露，在研究過程中，原先認為白石角較適合作公私營房屋發展，現時則希望以私營房屋為主，因此項目發展的規劃和配套需要作出適當調整，這方面的研究過程需要一定的時間。

據我們了解，現時政府與港鐵公司的磋商進展理想，一直keep着進度，並已進入最後階段。我們預計，在完成所需程序後，會於明年第一季公布白石角的發展建議。關於詳細情況，相信發展局會掌握較多資料，並會適時向大家透露。希望大家放心，我們會一直跟進新的鐵路車站規劃，希望能夠按照計劃同步進行，維持於2033年或之前開通的目標。在此作出說明，相信發展局亦會向社會發放相關資料。多謝主席。

**主席**：希望陳議員安心。下一位是易志明議員。

**易志明議員**：謝謝主席。我會按照文件的次序向局長提問。[\[004755\]](#)第一個問題關於《交通運輸策略性研究》，局方在第10段特別提到，要“更有效運用泊車空間”。我想詢問，這是否指局方會更多採用自動化泊車系統，還是會推出一些新措施？我想澄清這一點。

第二點，第14段提到“粵車南下”，我想再次重申，希望“粵車南下”必須把車輛與合資格司機綁定，並賦權入境處相關核查權力，以防止“粵車南下”出現非法載客取酬的情況。

第三個問題，第19段提到利用智慧交通基金試行小巴按需求提供服務。我知道目前已有相關服務，但只局限於偏遠地區，規模較小，對現時數百輛紅色小巴idle着的情況並無幫助。我們一直向政府反映這個問題，希望政府能推出措施協助紅色小巴，不要浪費資源，讓小巴可以重新投入服務市民。

整份施政報告中，我認為仍有少許不足之處。何解？因為我們業界非常關注的兩個問題並未獲討論：其一是運輸業界司機不足的問題，這已經討論多年，但暫時未見施政報告有任何着墨；另一個是泊車位不足的問題，剛才盧偉國議員也提及，尤其是商用車泊位，這方面施政報告完全沒有提及。我不

清楚這會否留待第10段所述、即將公布的《運輸策略藍圖》中向我們介紹？謝謝。

**主席：**請局長。

**運輸及物流局局長：**就易議員提到第10段關於泊車位的問題，[\[005000\]](#)以及如何利用科技提升紅色小巴的服務，我稍後會請運輸署署長作補充。不過，我們的《交通運輸策略性研究》快將在交通事務委員會上介紹，我相信屆時可以有更多着墨。

至於易議員關心的“粵車南下”推行安排，早前易議員已經清楚表達意見，希望車輛能夠由指定司機駕駛。我亦了解到，廣東方面目前正制訂相關管理辦法，尤其是進入市區的部分，亦會就這方面作出規管。在這方面，我們亦希望能夠將車輛與司機連在一起，並且於系統中顯示清晰的資料，讓雙方監管機構能夠掌握有關資料，以便利執法及管理。

至於入境香港時的安排，香港的入境處和海關會與廣東省的口岸和公安廳就執法工作做好對接，而運輸署亦會掌握車輛及司機的預訂數據。多謝主席。

**主席：**請運輸署李署長就剛才的幾個問題作補充。

**運輸署署長：**多謝易議員。關於泊車位方面，我們正從多方面處理，希望能夠增加泊車位的供應。易議員特別提到泊車空間的運用，我們現時亦循相關概念着手，舉例而言，日間某些位置是作為上落客貨用途，但夜間則可騰出來變成夜間泊車位。我們正朝着這“一位多用”的方向去處理。

再舉一個例子，目前我們主力推動自動泊車系統。不過，大家都知道，自動泊車系統主要適合私家車用家，暫未發展出適用於商用車的模式。不過，無論是在公營項目的公眾停車場，抑或短期租約停車場，我們推動自動泊車系統，變相仍可騰出更多空間，讓我們有更大彈性在其他空間設置多些商用車位。我們會繼續推進這些概念。

**主席**：下一位是周小松議員……局長尚有補充。

**運輸及物流局局長**：易議員提到司機短缺問題，我簡單回應一下。過去我們與業界一直小心設計和推進相關措施，在公共小巴、跨境巴士及直通巴士等行業輸入內地勞工。事實上，輸入司機的服務相當不錯，亦紓緩了目前司機短缺的問題。我們會審視本港整體勞動市場的情況，亦

會與業界保持密切聯絡，留意人手的供應與需求。

此外，運輸署最近宣布將簡化的土筆試，正正希望進一步吸引更多新人入行，從而紓緩招聘本地司機的壓力。多謝主席。

**主席**：下一位是周小松議員。

**周小松議員**：多謝主席。政府在文件第7段提到，路政署現正制訂新的《香港鐵路標準》，並指該標準“有望提供基礎，讓香港善用內地資源建設跨境鐵路項目，從而有效降低成本及縮短工期”。就此，我有兩個問題。

第一，一旦採用這些新標準或新技術後，文件只提及跨境鐵路，對於本地鐵路又有何考慮？會否同樣應用這些標準以降低建設成本？這是第一個問題。

第二，關於“有效降低成本”，具體上如何實行？有哪些方面可做到降低成本和縮短工期？我尤其關注，當中會否涉及使用外地勞工參與本地境外段的鐵路建設，以縮短工期或降低成本？如有這方面的考慮，如何平衡本地工人的就業機會？這是第二個問題。

第三個問題亦是關於泊車位。雖然盧偉國議員和易志明議員已提及，但我亦想表達意見。文件第10段提及要“更有效運用泊車空間”，既然施政報告已提出這一點，我希望政府能夠做些事，讓市民相信政府有決心解決這個問題。事實上，自2017年起，商用車的泊位與車輛的比例由2017年的0.67降至目前的0.66，確實有所下降，局長亦承認這一點。政府一再表示正在努力，但一直毫無進展。局長可否就泊車位與車輛

的比例訂立一個目標或設定一個KPI，例如幾年後希望達到某個水平，以顯示政府有決心解決這個問題？可否這樣做？

最後一個問題很簡單，關於“港車北上”。正如局長所說，這項措施深受香港市民歡迎。我想詢問，有否計劃逐步將目的地擴展至鄰近其他省份？多謝主席。

**主席：**請局長。

**運輸及物流局局長：**我會盡量精簡回答。首先，關於鐵路標準，可以告訴周議員，我們現正與路政署積極銳意地建構全新的《香港鐵路標準》。我們希望這個標準不僅適用於跨境鐵路，例如現正推進的北環線主線，我們剛簽訂了第一期項目協議，接下來亦希望盡快與支線合併為第二期項目，並爭取新的鐵路標準趕及在今年內完成建構，令其適用於如北環線主線第一期等建造項目。此外，我們提出的智慧綠色集體運輸系統，雖然並非傳統鐵路，但部分標準同樣適用。同時，我們會盡量採用內地的建造方法、機器及設備，以降低成本，但會堅守安全原則。

至於人手方面，就一些支線建造、香港與深圳之間的跨境鐵路，如果涉及由深圳一方延伸過來，跨越兩地之間的海域，需要進行海底隧道鑽探工程(計時器響起)，我相信這方面有空間探索引入內地工程營運商或其班底，特別是在鑽探過程，務求提升效率、一次完成。我們希望在特定範圍內具針對性地推行相關安排。

“港車北上”方面，我們希望進一步優化。由於時間關係，這裏未能着墨太多。

至於商用車泊車方面，若設定KPI或硬指標，可能會窒礙我們探索多元化措施。正如我剛才回應盧議員的提問時所說，我們現時希望從多方面入手。過去我們在不同地區尋找合適車位，但同時，部分短期租約土地需要收回作土地發展，在此消彼長之下，泊車位數量遠遠落後於需求。因此，未來我們會進一步探索“一地多用”的做法，例如在屋邨範圍內，盡量開闢更多夜間泊位予商用車，或於屋邨以外、現時商用車較多出入的地點，盡量在路旁劃出更多車位。

我在此亦想向各位議員表達，我本人十分關注這方面，並希望與運輸署、地政署及相關部門未來在這方面着力多做工夫，重點推出更多措施，務求追上商用車泊位的需求。多謝主席。

**主席**：謝謝局長。我們現在要控制時間，因為正如我剛才所說，這個會議室須於4時30分交給下個事務委員會。由於大家踴躍發問，我處理發言時間亦相對寬鬆。不過，我現在要劃線。現在有3位議員示意發言，請大家善用4分鐘連問連答的時間。若不夠時間回應，日後還有很多不同場合，我深信局長及其團隊亦樂意與大家進一步交流和交換意見。

因此，由劉業強議員開始，請各位議員、委員善用4分鐘發言時間。我亦會嚴守這個時間線，因為這個會議室須交給下個事務委員會開會。

下一位是劉業強議員。

**劉業強議員**：主席。特區政府近年規劃多項鐵路及道路項目，包括三鐵三路、兩鐵一路，以及在3個地區興建智慧綠色集體運輸系統，全面進入推展階段。我期望當局能做好跟進和監督工作，確保每項鐵路和道路工程有序進行，以支持香港未來發展所需。

就施政報告的政策措施，我先提出一個問題，關於“粵車南下”。兩地政府爭取“粵車南下”於11月實施，象徵粵港交通互聯互通，正邁向高質量發展，社會各界亦非常期待。我想了解，當局就“粵車南下”作出了哪些前期部署和安排？能否簡單說明一下？須知道香港的交通基建及旅遊配套需作全面檢視，包括泊車及道路指示等。再者，大家都知道，內地司機習慣使用智能駕駛系統，但香港暫時未有推行；右軌及左軌亦可能是問題。我認為香港的道路以往跟隨英式設計，有很多迴旋處，內地則沒有。希望“粵車南下”能夠順利開展，畢竟，這是一項長遠措施，有助促進兩地人員往來。我想聽聽政府在這方面有何部署。多謝。

**主席**：關於“粵車南下”的議題，本事務委員會已定於下次會議上作專題討論。故此，以下時間請局長簡單回應剛才劉議員所提的問題。

**運輸及物流局局長**：多謝劉議員的提問。我認為他說得很對，[010248]我們實現雙向奔赴，無論在道路使用、車輛的駕駛許可，或人員駕駛的條件和資格上，正正是促進融合及雙方互相交流的要素。因此，在準備工夫方面，我們正非常仔細地進行系統對接，並進行流程測試。

剛才提到香港道路的特色，我們十分符合國際標準，但亦有些較獨特的路旁設施(例如迴旋處)，而且是右軌車輛的市場。不過，過去亦有不少左軌車輛以雙牌車的形式在香港行駛，這並非新鮮事，亦屬常見情況，最重要是駕駛者能夠適應及熟悉。

我們現已作出一項超前部署，就是針對香港道路的狀況、設施及路旁設計製作小冊子及短視頻。在日後進行預先規劃，例如內地車輛在廣東驗車時，我們會把相關資料發放給內地司機，讓他們預先熟習相關情況。我們亦會在措施推出前進行大量宣傳及教育，並透過汽車會及商會等渠道，盡快推廣這方面的知識。

我們希望能盡快推出進入市區的安排，但同時會透過限額，以“小步快走”(計時器響起)的方式安全審慎地推行。多謝主席。

**主席**：下一位是林筱魯議員。

**林筱魯議員**：多謝主席。我主要關注《交通運輸策略性研究》。[010453]據了解，這項研究自2021年開始，到這次施政報告，局方將基於該策略研究的初步進展制訂《運輸策略藍圖》，這絕對是好事。我相信策略研究本身已有很多資料，但不知道這項研究將於何時完成，讓相關資料及結果得以公開。

就此，我想提出幾點期望。第一，這類研究今天與過往最大分別，在於我們相信未來跨境交通會越來越頻繁，交通量亦會越來越大，這方面如何在研究中反映？

另一方面，研究亦涉及兩個方面。剛才提到《藍圖》可能有三大主題、六大策略，但這些研究其實會觸及一些重要方向。我見到無論局方或署方一直都在默默耕耘地做工夫，但將其作為策略加以表達卻是另一回事。其中一個問題，是根據以往“易通行”及“三隧分流”等經驗，我們在科技應用上已相當成熟，但下一步如何利用科技及電子道路管理系統以提升管理效率？我希望策略上有較清晰的交代。

第二，是關於整體配套。我認為首先要回歸核心問題，就是我們會否針對汽車擁有率抱有某種態度。汽車未必只限於私家車，因為香港道路始終有限，在這個基線之下，剛才很多同事都提到停車位的問題。雖然看到局方已努力做事，但整體需求如何？這亦涉及跨境交通，內地車輛來港時亦需要臨時泊車，如何處理？

第三，是相關配套服務和需求。現時的加油站——局長亦有所涉獵，包括現時的氫能、電能等，將來可能不再叫“加油站”，而是“添能站”——分布會如何？道路設計標準又將如何調整？我期望《運輸策略藍圖》能夠觸及這一連串問題。

最後一點，剛才有同事提到第四條隧道，現時有兩種說法：一是往西，一是位於將軍澳。往西的方案會受交椅洲填海影響。在此我想說一說我的期望：即使政府暫停交椅洲填海的土地儲備部分，但是否可以把交通基建聯繫的部分抽出來單獨考慮？如果將交椅洲填海還原至“明日大嶼”計劃，再還原至原先的東大嶼填海計劃，涉及的土地僅300公頃，主要是為基建部分而設。在現時財赤情況下，這些基建是否可以分階段推行，盡早落實？希望當局可以考慮。多謝主席。

**主席**：林議員，如果你不介意，局長打算於10月17日本事務委員會下次會議上提交《交通運輸策略性研究》，屆時再作詳細討論。[\[010839\]](#)

局長，由於時間所限，請簡單回應林議員剛才提出的其他幾個問題。

**運輸及物流局局長**：時間有限(計時器響起)，加上我們日後會作專題討論。不過，林議員剛才提出的幾點非常適時，他對我[\[010852\]](#)

們團隊亦抱有很大期望。我們現正處於製作《交通運輸策略性研究》的最後階段，稍後會向交通事務委員會作出匯報。正因如此，我們希望在《運輸策略藍圖》上花更多心思和工夫，力求在今年內公布，並藉下次交通事務委員會會議盡快向議員介紹。屆時希望多聽取議員的意見。

我明白林議員對我們的期望，就是既要前瞻和宏觀，也要有具體配套和落實。我們會努力做到。多謝主席。

**主席**：在此我想徵詢一下各位委員的意見。剛才我已詢問秘書處，確定4時30分必須交還會議室，因此我想聽聽大家的意見。目前有7位委員希望發言，如果按每位4分鐘計算，時間上必定來不及，4時30分後尚未發言者就會被cut。[\[010949\]](#)

另一個選擇是大家將發言時間控制在3分鐘，如果各位不介意我更改發言時限的話。是否讓每位委員都能發表意見，好讓局長一併聽取？即使沒有足夠時間，反正日後仍可於不同場合和途徑進一步交流。

大家認為應採取哪種方式？(委員表示同意3分鐘發言時間)3分鐘，好的，那我們就控制在3分鐘內，連問連答，盡量讓每位議員都有機會發問。

局長，你不介意吧？我們須於4時30分交還會議室。

**運輸及物流局局長**：沒問題。

**主席**：接下來請嚴剛議員發言。每位議員3分鐘，連問連答。

**嚴剛議員**：謝謝主席。我原本打算問兩個問題，現在cut一個[\[011048\]](#)問題，只問一個好了。

關於國際航空樞紐，施政報告提出要“加速擴展航空版圖”，除了爭取訂立更多新民航協議及擴展航權之外，我想問政府，會否着力簽訂更多第五航權的航線，令更多航空公司能以香港作為中轉站，從而增加中轉流量，並刺激香港本地旅遊及物流經濟？多謝主席。

**主席**：謝謝嚴議員。我想提醒各位，交通事務委員會的討論範圍似乎並不包括剛才嚴議員所提出的事項。不過既然局長在席，可否簡單回應幾句？

[011131]

**運輸及物流局局長**：好。多謝嚴議員的提問，我精簡回應。香港國際機場作為國際航空樞紐，發展中轉功能必不可少，也是我們未來銳意發展的方向。因此，在洽談航權時，除了主動出擊外，我們亦會用好第五航權，爭取讓更多本地或非本地航空公司利用香港轉機。

[011144]

最近我們與多個民航夥伴商討時，都是以策略性方向出發，務求用好香港自身優勢，換取包括第五航權在內的轉機安排，盡量多元化，發揮香港機場的功能。多謝主席。

**主席**：嚴議員有否跟進？

**嚴剛議員**：沒有，謝謝。

**主席**：下一位請鄧家彪議員。

**鄧家彪議員**：多謝主席。我想就智慧綠色集體運輸系統提問。[011242]首先，局長旗下的同事十分fit，地區人士高度讚賞路政署和運輸及物流局在推展東九龍智慧綠色集體運輸系統的努力程度及兼聽態度，相關工作亦明顯地提速推進，令人喜出望外。

我現在提出實際問題。第一，有關計劃將於明年招標，但不知在第一季還是第二季。居安思危，畢竟這是BOT模式，如果屆時市場反應一般，或投標者的票價提案過高，局方會否有第二套方案，包括向立法會申請撥款？這是第一個問題。

第二，近日有新聞提及啟德，亦有好消息，同樣採用BOT方式。不知道啟德的方案會否參考東九龍的方案，例如從啟德前往啟德站會否有延線的可能性，並會要求承辦商進一步開拓，由啟德伸延至九龍灣，甚至觀塘，從而搞活九龍東CBD？相關標書會否有此要求？

最後，在局方的KPI清單中，包括“在2026年內向立法會提交條例草案，制訂一套適用於不同集體運輸系統技術和營運商的規管框架”。這是否指我們現在所討論的項目？大概情況為何？謝謝。

**主席：**請陳局長。

**運輸及物流局局長：**多謝鄧議員。我們的動力都是來自地區支持及與各位議員的協作，我相信這正好體現了政府與民間共同推動創新和突破的精神。[\[011429\]](#)

在推進東九龍線的過程中，我們必須居安思危，採取底線思維。因此，我們一方面正密鑼緊鼓處理走線、技術及財務安排，同時亦需考慮多套方案及不同情景。我們並非白紙一張，而是已有所掌握，因為早前已進行意向書邀請，從中與部分承辦商、營運商及土地發展商持續交流，聽取他們的意見和關注，從而優化相關文件、規格及要求，以便於明年年底前進行招標，希望屆時能取得良好、正面的反應。

第二，透過與議員(計時器響起)和地區市民溝通，我們不斷優化相關走線，並添加了不少行人接駁安排，這有助我們在規劃走線時善用土地，例如車廠的發展，並涵蓋更多街坊，不論現有屋邨、上坡或下坡地區，希望能夠盡量囊括在內，藉以提高預計人流。

第三，我們明白在推動主線時要抓緊時間，但同時地區亦有不同期望，希望有不同的延展。因此，在完成技術層面的研究後，亦能預留一定空間。多謝主席。

**主席：**下一位請張欣宇議員，3分鐘。

**張欣宇議員：**多謝主席。公道地說，這次施政報告的內容很豐富，其中交通範疇有不少亮點。部分項目由構思到今天已訂出時間表，真的看到可以落實執行。雖然大家可能聽多了已經習慣，但事實上這些都是亮點，例如網約車或智慧運輸的概念，已經由概念落實到可以招標、立法。公道地說，這次施政報告在交通方面，我個人是相當“收貨”及滿意。[\[011632\]](#)

我重點想說一說與自動駕駛相關的內容。大家都知道自動駕駛是大趨勢，將來必然會出現。對香港來說，我們不僅是提前準備，香港其實在當中有機遇，可以成為領先者，做一個leader，為全世界set標準。所以對香港而言，這不僅是一個交通問題，更是一個產業問題、一個機遇。因此，我很高興看到局長帶領團隊把握這個潮流和機遇。

我昨日亦很認真地聆聽運輸署同事到九龍城區議會介紹啟德項目，看到大部分區議員同事都相當支持，當然亦有小部分同事有顧慮，這很正常，我們可以慢慢解釋。我希望不要因為有不同意見，就令原來的方案打折扣。其實新事物需要有機會，有時確實需要部門首長、局長帶領之下迎難而上。這是我首先想表達的意見。

其次，具體而言，關於自動駕駛車輛，現時國家和香港基本上已經走在最前，畢竟，全球已立法的地方其實很少。香港往往要求車輛須符合歐標等標準，這對於擬經香港出口的國產電動車來說並非問題，因為它們原本就計劃走向海外。但對自動車而言，這卻是一個挑戰，因為現時的自動車為原廠出品，並非改裝，並不打算銷往歐洲，因此往往採取國標。在自動車方面，我希望我們可以考慮承認或接受國標為標準。這是我的具體看法。

最後一句，無人駕駛在智慧運輸系統中亦非常需要，否則智慧運輸系統的營運成本並不划算。這亦是我們需要迎難而上的一部分。多謝主席。

**主席**：張議員基本上已清楚表達其意見，相信局長及運流局團隊都聽到了(計時器響起)。因為時間關係，不好意思，張議員。

下一位是陸頌雄議員，3分鐘。

**陸頌雄議員**：主席，文件第3(i)段提及政府推展智慧綠色集體運輸系統項目，將會“透過公開招標及‘公共運輸引導發展’模式鼓勵新投資者及營運商參與”。我想了解，這種模式與傳統的“鐵路加物業”(即所謂“擁有權”模式)有何不同？政府會如何計算融資安排？

[\[011942\]](#)

至於智慧綠色集體運輸系統，我特別關注洪水橋的相關系統。現時洪水橋/廈村一帶主要靠輕鐵及港鐵巴士“K巴”接駁至港鐵，而現時的安排不錯，因為屬免費。很多居民向我反映，有新系統固然是好事，但擔心日後是否會收費，或會否cut掉現時免費的接駁交通工具。承辦商日後會否需要承諾，與港鐵維持免費轉乘或提供大幅優惠，才會獲優先考慮？這是我的第一個問題。

**主席**：陸議員，因為時間關係，可否讓局長只回應你這個問題？否則局長沒有時間回應。

**陸頌雄議員**：第二，我希望政府繼續研究第四條過海隧道方案。雖然交椅洲人工島計劃暫停，但我認為是否可以在交椅洲人工島進行小規模的工程，以便日後仍然可以接駁高架橋。否則，即使將來十一號幹線通車，西隧及西九龍高速公路仍然會嚴重擠塞。謝謝主席。

**主席**：請局長精簡回應剛才的兩個問題。

**運輸及物流局局長**：第一個問題關於智慧綠色集體運輸系統，我們採用了一個較為嶄新的概念，雖然同樣會以土地作為資助，但我們希望在考慮土地用途及布局時，能夠做到綜合發展，不僅作出資助，還能帶來額外人流。雖然這些系統在成本上比重鐵低，但我們期望可以做到綜合發展，尤其在某些現時人流未必太多的地區，帶動當區發展，刺激地區活力。[\[012132\]](#)

至於陸議員及剛才其他議員提到的問題，我們在交通運輸基建方面一定會進行前瞻性的研究和布局。香港土地珍貴，因應現時的財政狀況，推行項目時確實需兼顧成本效益，我們會考慮多項因素，為未來發展(計時器響起)作出部署。

**陸頌雄議員**：最重要的問題，洪水橋可否做到免費轉乘？

**主席**：請陸議員在其他場合再與局長交流。

下一位是陳恒鑽議員。

**陳恒鑽議員**：主席，這次施政報告非常有作為，尤其是在交通方面。首先，我們新建的鐵路會趁此機會整合標準，並建立一套灣區的標準，我認為這是十分需要的。畢竟，我們的現有標準已使用了很長時間，現在有機會取長補短，我相信在新的鐵路發展上，這既可節省成本，亦可提高速度。

施政報告亦提到，自動駕駛的發展會“進步神速”。我想提出，無人駕駛規模化這個目標目前尚有一段距離，因為現時只在3個區推行，可能有些跨區工作，但速度始終有限。我想問政府，有否就自動駕駛定下目標，何時達到商業化運作，真正投入服務？

關於車位問題，現時政府的App無法即時顯示其他停車場有多少個車位，只能看到政府設施的車位情況；私營停車場的資訊須視乎對方是否願意提供資料。政府會否要求各停車場提供相關資料？同時，會否以區域性的模式限制某些停車場以泊車優惠吸引顧客？須知道現時有提供泊車優惠的停車場門口經常大排長龍，影響交通。

另外，關於“粵車南下”，我們知道政府正進行相關研究，但有市民憂慮，萬一粵車來到香港後違法或被抄牌，如何確保車主在返回內地之前已經繳清所有罰款？謝謝。

**主席**：局長，關於“粵車南下”，亦請你在下次會議再詳細回應。至於另外兩個問題，請精簡回應。謝謝局長。

**運輸及物流局局長**：除了“粵車南下”，在泊車方面，我們確實需要多下工夫。除了提供硬件之外，在軟件資料和數據如何發放及向市民公開方面，我希望能夠一併在即將公布的《交通運輸策略性研究》中作更多討論。

關於自動駕駛車輛的推廣，我們預期在3個跨區項目中，機場島連接港珠澳大橋口岸之間的“航天走廊”，預計將會具備較成熟的條件，能率先進行測試和試運行。據我理解，機場管理局的目標是希望在明年年初(計時器響起)能夠試運行，並投入商業運作。多謝主席。

**主席**：下一位是姚柏良副主席。

**姚柏良議員**：多謝主席。首先多謝局長一直積極並認真地聆聽相關界別及商會對“粵車南下”配套安排的意見。各景點、酒店、商場等都非常樂意配合，大家都知道100個quota確是較低的起點，但希望能夠先做好這一步，所以我在此表示感謝。[\[012600\]](#)

另外，我有兩個小問題。第一，我一直關注啟德智慧綠色集體運輸系統。我除了關注剛才鄧家彪議員所述相關走線日後能否有延伸空間的問題之外，我亦希望這個集體運輸系統未來除了兼顧市民通勤出行之外，會否亦具備旅遊功能？在招標時會否提出相關要求？這是第一個問題。

第二，局長也知道，我一直希望海、陸、空、鐵的交通協同能夠做得更好，接駁更順暢。文件第13段提及航空和鐵路乘客的便利，尤其在高鐵西九龍站與機場快線九龍站之間，以自動車試運行李，甚至希望日後能載客。這方面有否更具體的時間表？多謝。

**主席**：請陳局長。

**運輸及物流局局長**：首先，關於啟德智慧綠色集體運輸系統，我們會利用幾幅鄰近現有郵輪碼頭的土地，走線亦會設有途經啟德體育園和青年藝術廣場等站點。我們期望除了能夠滿足市民通勤出行的需要外，亦可以方便遊客，帶動旅遊發展。這方面請姚議員放心，我們希望能夠在招標文件中確保相關要求得到反映。[\[012723\]](#)

至於姚議員提到的第二點關於西九龍站，相關措施旨在加強空鐵兩方面乘客的連接，我們希望在TTSS(《交通運輸策略性研究》)中以一定篇幅着墨自動車的推廣，並能夠訂出更實質的工作時間表與議員分享。多謝。

**主席**：下一位請林新強議員。

**林新強議員**：多謝主席。大家都同意剛才盧偉國議員和易志明議員所提到關於泊車位不足的問題。泊車位不足必定會迫使車輛在路面不斷行走，我關注路邊停車的情況，現時路邊停車有雙黃線、單黃線，或沒有劃線，但不論有沒有劃線，或劃定上落車位置，其實司機都不能離開車輛，只能讓乘客上落車。很多時候，職業司機送老闆上班後，可能要等候，或需要去洗手間或遞交文件，其實這樣的安排並不人性化。可否考慮設置一些停車位，讓司機可以短暫停泊5分鐘或10分鐘？只是短暫泊車而已。

**主席**：請局長。

**運輸及物流局局長**：我聽到林新強議員的意見。整體上，我們確實在泊車位方面面對不少挑戰，但我們會迎難而上。我們需要考慮是否有適合的土地，泊車位的泊車時間能否配合執法，同時亦要確保相關車位不會被長期佔用，並符合我們劃定泊車位時的時間限制，我們需要小心研究這些因素，並與警方協調。不過，我們已聽到林議員的意見，會一併考慮。

**林新強議員**：我的關注點，其實是讓司機可以短暫停車，不是長時間停泊。例如只停一會兒去洗手間，或遞交文件，可能只需要5分鐘至10分鐘。在現行安排下，職業司機怨聲載道，因為很快就被抄牌。

**主席**：局長已聽到相關意見。在此，非常感謝各位委員的體諒 [013027] 和協助。我們已完成交通事務委員會有關政策簡報的環節。

接下來的議項是“其他事項”。沒有其他事項，我宣布會議結束。多謝大家，多謝局長及其團隊出席，向我們講解。多謝。

\*\*\*\*\*