

立法會交通事務委員會

二零一七施政綱領

運輸及房屋局
運輸方面的施政措施

引言

2017 年《施政報告》和《施政綱領》中，政府列舉了來年會推行的措施，本報告概述陸路運輸方面各項政策措施的進展。

二零一七年施政綱領 — 新措施

(a) 推出公共交通費用補貼計劃

2. 公共交通服務與市民生活息息相關，每天超過 1 200 萬人次使用公共交通服務。交通費是市民日常生活一項必要開支，對部分市民更是較重的負擔。經過三個月的積極研究，政府建議推出免入息審查的公共交通費用補貼計劃，減輕市民的交通費用負擔。在計劃下，政府會向每月公共交通開支超出指定水平的市民提供一定程度的交通費用補貼。我們建議將每月公共交通開支水平定於\$400，政府會為超出這水平的實際公共交通開支提供百分之二十五的補貼，補貼金額以每月\$300 為上限。初步估計會有超過 200 萬市民受惠，每年的補貼金額約 20 億。

3. 計劃操作簡單、方便，市民無須就計劃提出申請。政府初步建議計劃涵蓋港鐵、專營巴士、專線小巴、渡輪及電車。

市民每月透過八達通支付上述公共交通服務的費用，以及以任何支付方式購買上述公共交通服務月票/日票的費用，均會納入每月公共交通開支之內。市民只須隨後每月在指定期間內，透過八達通手機應用程式或到指定地點（包括港鐵站、八達通服務站）為計劃專設的八達通處理器拍卡，便可將上一個月的公共交通費用補貼自動儲入八達通卡。我們現正研究執行細節，包括在更多地點領取補貼的可行性，確保能夠便利市民。

4. 政府現時的建議並不包括紅色小巴（紅巴）及邨巴，這是由於我們認為計劃所涵蓋的公共交通服務的票價須有一定預知性，政府亦須對其票價調整有一定的參與。故此，我們現時建議計劃所涵蓋的公共交通工具的票價調整均受政府監管。再者，紅巴沒有規定的路線和行車時間表，而邨巴一般為特定群組的乘客提供服務，所以兩者現時並未納入建議計劃內。我們留意到有市民認為，應該將紅巴及邨巴納入計劃，以惠及經常使用該兩種公共交通工具出行的市民。就此，我們會繼續聽取意見，並小心考慮和研究。政府的目標是爭取在未來三個月就最後確定的方案向立法會財務委員會（財委會）申請撥款，並在財委會通過撥款後的一年內儘快落實計劃，使廣大市民能及早受惠。

(b) 發展鐵路

5. 我們會繼續按照以「公共運輸為本，鐵路為骨幹」的原則，提升香港不同地區的可達性及地區之間的交通連繫，包括按照《鐵路發展策略 2014》的建議，有序地推展七個新鐵

路項目。其中，我們會爭取在 2018 年內就屯門南延線和北環線（及古洞站）的鐵路方案諮詢公眾，並就東九龍線、東涌西延線（及東涌東站）和北港島線展開詳細規劃工作。各新鐵路項目的實際落實事宜須取決於屆時就相關項目進行的詳細工程、環境及財務研究結果，以及最新的客運需求評估和是否有足夠的資源。

6. 就廣深港高速鐵路香港段，政府已於 2017 年 7 月 25 日公布西九龍站實施「一地兩檢」的建議方案，展開社會討論，並於 10 月 3 日向立法會作出預告，於 10 月 25 日的立法會會議上動議有關該項「一地兩檢」安排的後續工作的議案，以總結社會討論，爭取立法會的支持推展「三步走」方案，包括與內地達成《合作安排》，尋求全國人民代表大會常務委員會通過決定予以批准及確認，然後展開本地立法工作，以達致高鐵香港段在 2018 年第三季通車時可在西九龍站實施「一地兩檢」的目標，以發揮高鐵香港段最大的運輸、社會和經濟效益，為乘客帶來最大的便利。

(c) 推展道路基建項目

7. 因應香港的社會和經濟發展，以及交通需求的變化，我們會適時推展道路基建項目以完善本地的交通網絡。我們現正規劃而將盡早落實的道路包括將軍澳跨灣連接路及大埔公路（沙田段）擴闊工程。

將軍澳跨灣連接路

8. 將軍澳跨灣連接路是一條附設有單車徑和行人路的雙程雙線分隔車道。這道路主要以高架橋橫跨將軍澳海灣，西面接駁興建中的將軍澳－藍田隧道，東面接駁將軍澳第 86 區附近的環保大道。當將軍澳－藍田隧道及跨灣連接路相繼建成後，部分交通可選擇使用將軍澳－藍田隧道與將軍澳跨灣連接路，而無須經過將軍澳市中心及觀塘區的將軍澳道往返九龍，從而大大紓緩這些道路於繁忙時間的交通負荷。此外，跨灣連接路亦可配合將軍澳東南區包括第 85 區、日出康城及將軍澳工業邨等持續發展，令該區道路網更加可靠。我們會爭取在本立法年度內就將軍澳跨灣連接路的建造工程獲得撥款，以期儘快開展建造工程。

大埔公路（沙田段）擴闊工程

9. 大埔公路（沙田段）是一條重要的主要幹路，連接新界東北及西九龍（經青沙公路）和荃灣（經城門隧道）。現時，火炭路與沙田鄉事會路之間的一段大埔公路（沙田段）在繁忙時間經常出現交通擠塞。為紓緩上述的交通擠塞，我們計劃把沙田廣場近沙田鄉事會路至禾輦邨民和樓之間一段長約 1.1 公里的大埔公路(沙田段)，由雙程雙線行車道擴闊為雙程三線行車道。因此，我們會爭取在本立法年度內就大埔公路（沙田段）擴闊工程獲得撥款，以期儘快開展擴闊工程以應付交通需求。

(d) 創新及科技

10. 自動駕駛汽車科技近年急速發展，將會在各方面改善我

們的生活，例如促進道路安全、減少交通阻塞、增強市民的流動性、提高生產力及減少廢氣排放等。世界各地均開始對自動駕駛汽車進行各種路面測試。為支持有關科技在香港發展，自 2017 年中開始，運輸署批准自動駕駛車輛在特定的條件及安全的情況下¹進行路面測試。隨着科技持續發展，我們預期會有更多申請，為自動駕駛汽車在不同地方進行不同範疇的測試。政府會便利自動駕駛車輛在合適地點上試行操作。

11. 運輸署已展開有關安裝車內裝置²的可行性研究，以便更有效管理交通，以及讓駕駛者即時獲得交通資訊和無須停車便可繳付隧道費等。研究將參考相關外國經驗及科技發展，探討適合在香港使用的車內裝置模式，以及其推廣策略等，並預計會在 2018 年年中完成。視乎可行性研究及與持分者的討論的結果，我們會盡快探討可否由不同種類車輛的車主自願為其車輛安裝車內裝置。

12. 政府在路旁設立停車位是為應付短期泊車需要，而這些停車位一般會豎立收費錶（俗稱咪錶），目的是避免停車位被長期佔用，讓更多駕駛者可使用這些停車位。現時全港約 18 000 個路旁停車位共設置了約 9 800 個只接納「八達通」

¹ 在 2017 年，三款自動駕駛車輛分別於「零碳天地」、「西九文化區」及「科學園」進行路面測試。

² 車內裝置是供駕駛者安裝在車內的額外設備，可接收及顯示政府發放的路面交通情況訊息，以及可與道路及隧道繳費系統連線以自動繳付相關費用等。視乎技術發展，車內裝置亦可以把車輛位處的路面情況數據傳送給有關當局整合以作交通管理之用。

繳費的收費錶。

13. 經參考於 2015 年展開的新停車收費錶系統試驗計劃及最新進行的市場研究後，新一代停車收費錶將接受多種付費方式，包括支援流動應用程式³遙距繳付泊車費，亦會配備車輛感應器，以偵測相關的路旁停車位是否已被佔用，提供實時資訊協助駕駛者尋找空置泊車位，有助減少尋找空置停車位的交通流量。我們會爭取在本立法年度內就採購新一代停車收費錶申請撥款，以期於 2019/20 年度開始設置新收費錶以逐步取代現有收費錶。

14. 運輸署計劃整合現時的三個流動應用程式成一個綜合交通流動程式，並統一及優化用戶介面，便利市民於一個平台上一站式搜尋步行、駕駛、公共交通及實時交通資訊。運輸署估計整合工作可於 2018 年年中完成，並會逐步增加供搜索的資訊。

(e) 落實《公共交通策略研究》的建議措施

《公共交通策略研究》

15. 政府在本年六月完成為期兩年半的《公共交通策略研究》，檢視了重鐵以外公共交通服務的角色和定位，並建議 60 多項的措施優化公共交通布局。我們正積極落實這些的建

³ 新收費錶可讓駕駛者以流動應用程式遙距繳付泊車費，即駕駛者親身在停車收費錶付款後，只須透過流動應用程式，便可遙距續購該停車收費錶的最長泊車時間以內額外的泊車時間。由於各區的泊車需求和交通情況不盡相同，運輸署會就個別停車收費錶設定最長泊車時間。

議措施，(包括見下文第 16、17、35、36 及 37 段所述及的措施)，令市民可以享用更高效、便捷和多元的公共交通服務。此外，政府會於 2018 年為公共交通業界各持份者，包括專營巴士、小巴、的士等，舉辦一個多方交流會，讓公共交通界別的持份者能深入商議如何理順不同業界的角色，以進一步改善公共交通的生態。

試辦長途巴士新型服務及中型單層巴士服務

16. 在本年六月發表的《公共交通策略研究》報告中，政府表示會鼓勵專營巴士公司嘗試開拓更多元服務，配合社區不同需求，當中包括以試驗形式推出長途巴士新型服務及中型單層巴士服務。長途巴士新型服務會提供加寬座位、不設企位、停站較少以及車廂配備更全面的服務，其定位旨在為乘客提供更多元的選擇。中型單層巴士服務則主要為新界個別目前屬人口密度較低但有增長潛力的地區提供來往交通樞紐的短途穿梭服務。這些路線將使用車身較短、載客量相對較低的單層巴士，但仍會配備無障礙設施。我們的目標是每項新型服務可試辦一至兩條路線，運輸署與營辦商已展開籌備工作，並將就具體路線建議聽取相關區議會的意見後，再敲定施行細節，預計在 2018 年年底至 2019 年年初開始陸續推出。

推出「專營的士」

17. 因應政府諮詢立法會交通事務委員會的結果，以及社會上普遍支持的意見，政府將推出專營的士以回應社會上對服

務質素較佳、收費較高及具備「網約」特色的個人化點對點公共交通服務的新需求。政府現正籌備所需的立法工作。至於應否探索引入其他新服務（如受規管的網約車），則可視乎立法會處理專營的士方案的結果而決定。此外，運輸署繼續致力提升普通的士的服務質素及經營環境，包括檢視現行各種的士違規行為的罰則、積極考慮提供資助予的士司機報讀培訓課程、永久放寬的士在時速 70 公里以下路段內的繁忙時段及「上午 7 時至下午 7 時或 8 時」限制區的停車限制、延長司機證有效期，以及修訂的士等駕駛執照申請人須持有效私家車或輕型貨車駕駛執照最少三年的規定，將規定改為最少一年，並要求申請的士及非專營公共巴士正式駕駛執照的人士，須修畢由運輸署署長指明並認可的職前訓練課程及取得及格成績。

(f) 監管香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）

18. 2016 年，本港共有 11 條重鐵綫（包括機場快綫），每日為共超過 500 萬人次提供服務，佔本地公共交通乘客人次超過四成。政府知悉港鐵系統於繁忙時間的擠迫情況，港鐵公司亦一直採取各項措施疏導繁忙時間人流，包括增加列車班次及加強人流管理。為進一步紓緩此情況，政府要求港鐵公司繼續推展信號系統更換工程，提升鐵路可載客量、監察繁忙時間的車站／月台人流，適時發布訊息提醒公眾，以及研究其他可行方案，以分流繁忙時間的人流。

19. 政府會繼續積極履行公司大股東的責任，監管港鐵公司的服務，要求港鐵公司在提供安全可靠的鐵路服務及不斷更

鐵路資產的同時繼續適切回應社會對票價事宜的意見。

二零一七年施政綱領 – 持續推行的措施

(g) 推展運輸基建項目

20. 我們計劃推展《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》。根據規劃署的最新預測，2030 年以後新界西北地區的人口相對現時將有顯著增長。我們會根據直至 2041 年的規劃數據，針對新界西北地區 2031 年以後的重型鐵路運量展開研究，並就所預計的運量需求，研究是否需要興建新的重型鐵路接駁市區。我們亦會在研究展開後，因應《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》規劃研究預期在 2018 年所總結的建議，尤其是有關當中兩個新的策略增長區（即東大嶼都會及新界北）的發展規模，作出適當調節，擬定運輸基建的框架，作為日後後續研究的基礎。我們亦會同步檢視現時主要交通走廊的表現。上述研究已於本年 6 月中獲本委員會支持，當獲得立法會批准撥款後，我們將因應本港 2030 年以後的規劃方向，推展有關研究，使大型運輸基建的規劃配合香港整體長遠土地發展的需要。

發展鐵路

21. 至於沙田至中環線（沙中線），早前因土瓜灣站考古發現所導致十一個月的延誤，加上其他工程因素，令項目的完工通車時間延遲一年，即「大圍至紅磡段」延至 2019 年年底及「紅磡至金鐘段」延至 2021 年。但在工程團隊的努力下，於「大圍至紅磡段」實施的追回進度措施漸見成效，因

此，預計可以提前至大約 2019 年年中完成。而「紅磡至金鐘段」仍維持以 2021 年為通車目標。我們將繼續協調及監督沙中線的建造工程，以期項目能按上述的修訂目標完工通車。

中九龍幹線

22. 因應社會和經濟發展，以及交通需求的變化，我們須適時推展運輸基建項目以完善香港的交通網絡。我們計劃落實興建中九龍幹線，以連接西九龍填海發展區與東九龍的九龍灣及啓德發展區，提升九龍主要東西行幹道的交通容量。將來通車後，預計在繁忙時間取道中九龍幹線來往西九龍與九龍灣的車程約為五分鐘，與沒有中九龍幹線的情況比較節省約 25 分鐘。中九龍幹線更會與將軍澳－藍田隧道、以及規劃中的 T2 主幹路組成六號幹線，進一步連接西九龍至將軍澳。我們會爭取在 2017-18 財政年度內就中九龍幹線的建造工程獲得撥款並隨即展開工程，以期約在 2025 年通車。

十一號幹線

23. 因應新界西北的長遠發展，包括洪水橋新發展區和元朗南發展的規劃，我們需要一條新幹線（十一號幹線）連接新界西北地區和市區以應付更大的交通需求。與此同時，我們有需要提升大嶼山和機場島的「對外連接」，十一號幹線項目可在青馬大橋和屯門至赤鱸角連接路以外，提供第三條往來大嶼山的策略性通道，從而提高通往機場道路網絡的穩健程度。由於十一號幹線工程複雜及龐大，按照以往推行大型

運輸基建項目的經驗，由前期規劃至通車，一般需要經過勘查研究、詳細設計研究和施工階段，預計需時十多年。因此，我們期望早日啟動相關工作，上述可行性研究已於本年 3 月獲本委員會支持，當獲得立法會批准撥款後，我們會隨即就十一號幹線展開可行性研究。

中環及灣仔繞道和東區走廊連接路

24. 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路（繞道）這項大型而複雜的建造工程自 2009 年年底展開後，遇到不少未能預計的困難和風險，影響工程進度。雖然繞道的隧道結構於 2017 年第三季已大致完工，但是承建商需要在繞道隧道內進行安裝、測試及整合各個複雜的機電系統等非常繁重和充滿挑戰的工序，工程仍面對各種潛在風險，對繞道工程的建造進度和通車日期造成影響。路政署連同工程顧問正緊密監察工程進度，並評估風險對工程的影響，敦促承建商作出應對的施工修訂和措施，使繞道可於 2018 年年底或 2019 年第一季度全面通車。當繞道通車後，從中環駕車前往北角東區走廊只需大約 5 分鐘，往來港島東及西面各區的交通將變得更為直接及暢順。

將軍澳－藍田隧道

25. 將軍澳－藍田隧道的建造工程於 2016 年正式踏入施工階段，預計於 2021 年落成。隧道通車後，將成為連接將軍澳與東九龍的新增主要通道，大大紓緩將軍澳區及將軍澳隧道的交通；此外，部分現時來往將軍澳與東區海底隧道的車

輛，將可直接利用新建成的隧道，而無需取道觀塘區的將軍澳道及鯉魚門道等道路，從而大大減輕這些道路於繁忙時間的交通負荷。將軍澳－藍田隧道連同我們現正爭取立法會撥款的中九龍幹線及規劃中的 T2 主幹路將組成六號幹線，連接西九龍至將軍澳。

(h) 加強對外交通運輸聯繫

港珠澳大橋

26. 港珠澳大橋(大橋)跨越伶仃洋，東接香港特別行政區，西接澳門特別行政區和廣東省珠海市，是粵港澳三地首次合作共建的大型交通基礎設施。整個大橋項目主要分為兩部分：即（一）由港珠澳大橋管理局（大橋管理局）在內地水域進行的主橋工程（即 22.9 公里橋樑及相連的 6.7 公里海底隧道工程）；以及（二）由粵港澳三地政府各自負責的連接路及口岸工程。無論是主橋工程還是三地的相關工程，均面對各自在工程上的挑戰和工期上的壓力。

27. 至於大橋香港段的主要工程，路政署會繼續全力推進工程以配合大橋通車。因應跨界通行政策落實措施等因素，並在粵港澳三地政府磋商以及向大橋中央專責小組匯報後，我們會盡快公佈整個大橋項目的通車日期。

28. 根據大橋項目於 2008 年完成的可行性研究報告，大橋於開通初期，車流量估計為每日 9,200 至 14,000 架次。不過，根據近期的跨界出行數據，香港跨界旅客增長速度有所下降，

因此，我們相信大橋通車時的車流量會較 2008 年完成的可行性研究報告所預測的為低。然而，我們估計實際車流量會隨着口岸開通後逐步增長。目前，為大橋通車初期就車流量作預測已沒有太大的實際意義。三地現時集中在中長期大橋車流量的估算，會適時向公眾交代。

29. 大橋主橋工程項目的批覆概算（即「核准預算」）於 2010 年 3 月獲國家交通運輸部批准。我們於今年 2 月曾向本委員會報告，主橋項目自動工以來，受人工與材料價格上漲、設計與施工方案調整等因素影響，造成建設成本增加；因此項目承建商向大橋管理局提出概算調整的申請。承建商亦指出近年內地多項大型公路交通基建項目普遍有超出批覆概算的情況。

30. 大橋管理局已完成審查承建商提供的概算調整申請資料，並編制概算調整報告。按我們理解，內地相關部門已把該概算調整報告上報國務院。待有明確估算，我們會適時向立法會匯報，並交代所需的融資安排。

31. 為配合大橋的開通，粵港澳政府已經就各種跨境交通（包括口岸穿梭巴士和跨境巴士等）的主要安排達成共識。三地政府正逐步落實有關安排，例如派發配額。此外，三地政府正積極商討及協調其他跨界事宜的細節安排，包括通行費、交通管理、營運養護、救援及應急預案、執法協調等。我們會致力制訂適合的安排，讓大橋可以配合本地道路和運輸系統，發揮最大的經濟和運輸效益。

屯門至赤鱸角連接路

32. 屯門至赤鱸角連接路全長約 9 公里，建成後將提供一條新的策略性道路連接新界西北、港珠澳大橋香港口岸、北大嶼山和香港國際機場。由於工程存在技術困難，例如北面連接路需要修改一段隧道的設計及施工方案；南面連接路承建商需要於施工期間確保所有相關重要航道／鐵路／公路能安全及正常地運作及須遵守工地附近的高度限制規定等，工期壓力非常大，路政署於 2017 年 3 月公布，南面連接路預計最快於 2019 年上半年完成；而北面連接路則預計最快於 2020 年完成。路政署會繼續監督屯門至赤鱸角連接路建造工程，以期早日通車。當港珠澳大橋建成通車後，來往大橋香港口岸及大嶼山的車輛，可取道機場島的現有道路，因此，雖然屯門至赤鱸角連接路南面連接路未能按 2013 年項目動工時的預期目標時間表如期完工，但亦不會影響港珠澳大橋通車。

廣深港高速鐵路香港段

33. 全長 26 公里的廣深港高鐵香港段會把香港連接至不斷擴大的國家高鐵網絡，大大縮短由香港以鐵路往來內地各主要城市的時間。目前，廣深港高鐵香港段工程已完成超過九成半。我們會繼續協調及監督廣深港高速鐵路香港段的建造工程，以及推展各項通車前的準備工作，以期實現於 2018 年第三季通車的目標。

(i) 公共交通配套

紓緩道路交通擠塞

34. 政府會繼續推行措施以紓緩道路交通擠塞，包括推展研究三條過海隧道及三條連接九龍和沙田的陸上隧道的交通流量的合理分布、開展商用車輛泊車位顧問研究，並會採取一系列短期及中長期措施，因應各區的情況增加泊車位供應以紓緩泊車位不足情況，以及為中環及其鄰近地區推行電子道路收費先導計劃進行可行性研究，利用科技的協助，盡快籌備在香港部分地區推行電子道路收費先導計劃，改善交通。

提升公共交通服務的其他措施

35. 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，每天達 1 200 萬人次。我們會繼續致力提高公共交通服務的水平，並提供更完善且與時並進的公共交通配套設施，營造一個方便和舒適的等候環境。在提升服務水平方面，運輸署會持續透過恆常機制，因應乘客需求變化而推動巴士路線重組和調節服務，減少不必要的班次，紓緩繁忙幹道的交通擠塞及減少路邊廢氣排放。而專營巴士公司可利用節省的資源增辦切合乘客需要的路線或班次，以提升專營巴士服務網絡的效率。至於提升配套設施方面，政府會繼續資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、推展改善有蓋公共運輸交匯處及渡輪碼頭的試點項目，以及資助電車公司以新技術更換主要路段的電車軌道。

36. 此外，為進一步推動無障礙運輸，政府正繼續積極推展可供輪椅上落的低地台小巴試驗計劃，並與專線小巴營辦商商討落實細節。試驗計劃預計可於本年第四季開始，分階段在三條途經醫院的路線（分別途經瑪麗醫院、威爾斯親王醫院及聖德肋撒醫院）開展。待試驗計劃開展後，我們會與營辦商檢討車輛的運作成效。如經檢視後確定試驗計劃可行可取，我們會與業界商討進一步推廣低地台小巴。

37. 運輸署會繼續積極與各公共交通服務營辦商合作，落實上述各項措施，致力讓乘客可享用更佳的公共交通服務。

(j) 改善行人環境

推動「香港好•易行」

38. 我們會繼續推動「香港好•易行」，通過四個主題方向，鼓勵市民以步當車，主要措施包括：

- (i) 「行得醒」－在 2017 年年底在「香港乘車易」應用程式為市民提供以銅鑼灣主要購物區作試點的步行路線搜尋服務；並於 2018 年就於街道的行人地圖及導向標示板設計進行公眾參與活動；
- (ii) 「行得通」－我們已在 2017 年 9 月就加強灣仔和上環之間的連繫度展開研究，稍後會就各項初步方案諮詢公眾；亦會繼續在不同地區逐步推展上坡電梯系統各項目，以及高架行人道項目的建造工程；並在 2017 年年底展開顧問研究，以檢討和改善有關上坡電梯系統項目建議

的評審機制；

- (iii) 「行得爽」－在 2017 年年底展開「提升香港易行度顧問研究」，在全港選取兩個地區試行研究所得的措施以締造寫意舒適的步行環境，並諮詢公眾；我們亦會繼續在部分連接公共交通設施的行人通道加裝上蓋，並研究放寬《運輸策劃及設計手冊》中有關在通道加設上蓋的要求；及
- (iv) 「行得妥」－檢討及更新現時有關行人環境及設施的規劃準則及設計，並研究應用資訊科技，當長者及行動不便人士過路時，加長行人過路處的行人綠燈時間。

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

39. 政府於 2009 年訂立了一套評分準則，就上坡電梯系統的建議進行評審，以決定為當時收到的 20 項建議的工程項目進行初步技術可行性研究的優次。政府於 2009 年 5 月就此諮詢交通事務委員會，並在有關評審完成後，於 2010 年 2 月向交通事務委員會匯報結果，初步篩選剔除了兩項建議，並為其他 18 項建議排名。政府當時表示，會先分批為經評審後排名最高的 10 項建議，進行初步技術可行性研究，待該 10 項建議的推展上了軌道後，再跟進餘下建議。及後，經審視部門的人力資源後，政府亦就排名第 11 位及第 12 位的建議進行初步技術可行性研究。

40. 在 18 項已排名的建議中，排名第 1 位的慈雲山行人通道系統當中大部分已開放予公眾使用，餘下部分預計於 2017 年第四季落成啟用。排名第 13 位的月華街自動扶梯連接系

統已於 2015 年 10 月起開放予公眾使用。而排名第 14 位的兩項建議之一的荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機系統亦已於 2017 年 1 月開放予公眾使用。

41. 我們於 2016 年 5 月獲得立法會撥款，並於 2016 年年底起分階段開展在青衣、葵涌及九龍城區的 3 個升降機及行人通道系統工程，預料於 2019 年起逐步完成。就排名第 11 位的「大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統」，我們在今年 4 月諮詢了交通事務委員會，並獲得委員支持。我們現正等待工務小組委員會審議這項工程的撥款申請，如獲財務委員會在 2017 年第四季內批准撥款，工程預計在 2021 年第四季完成。我們亦計劃爭取在今個立法年度內申請撥款，在項目刊憲後沒有收到任何反對意見的前提下，落實處於相對成熟階段的項目，即排名第 2 位的「寶馬山行人通道系統」和排名第 6 位的「青山公路至工業街升降機及行人通道系統」，以方便市民（特別是長者和傷健人士）上落陡峭路段。就各排名項目的進展，詳見附表。

42. 此外，運輸署正籌備於 2017 年年底展開顧問研究，檢討及改善在 2009 年所訂立的上坡電梯系統項目建議的評審機制，然後按照新修訂的機制為這些年來收到約一百一十多項的新建議進行初審及研究，以篩選出可行並具效益的建議，再為獲選建議評核優次，以便規劃這批建議項目日後推展的時間表。整項研究預計需時約 30 個月。待完成有關檢討後，我們會爭取資源分階段推展這些建議。

高架行人道和行人天橋

43. 為完善地區行人通道網絡，我們繼續推展在將軍澳唐明街與唐德街之間的高架行人道，以及連接荃灣廣場、灣景廣場及毗鄰環境美化地帶之行人天橋，方便市民特別是長者往返市中心及主要公共交通設施。有關建造工程已於 2016 年第四季展開，預計於 2019 年完成。

行人環境改善計劃

44. 在元朗市中心，路政署在 2010 年年中已完成元朗市行人環境改善計劃的第一期公眾參與活動，並按收集到的公眾意見制定了一系列的改善措施。中小型改善措施共 9 項，主要包括擴闊行人路和道路交界處的行人過路處、在交界處進行小型改善工程等，全部已經完成。至於一些較大型的改善措施，路政署於 2013 年進行第二期的公眾參與活動及諮詢元朗區議會轄下的交通及運輸委員會，並於 2014 年就有關的改善措施完成可行性研究。其中美化鳳攸北街兩旁行人路的改善措施已經完成。至於連接西鐵朗屏站的元朗市高架行人通道這項大型的改善措施，我們會在本立法年度內就建造工程爭取撥款，以期於 2018 年內展開建造工程，預計工程約需 5 年完成。

「人人暢道通行」計劃

45. 政府多年來一直在技術上可行的情況下，在公共行人通道（即由路政署負責維修及保養的公共行人天橋、高架行人道和行人隧道）加建無障礙通道設施，以回應平等機會委員

會的建議（稱為「原有計劃」）。除繼續推展「原有計劃」的項目外，我們並透過於 2012 年 8 月推出的「人人暢道通行」計劃下的「擴展計劃」，繼續優化現有公共行人通道的無障礙通道設施。截至 2017 年 9 月底，政府已完成「人人暢道通行」計劃下 65 個項目，並會繼續推展餘下遍佈 18 區約 140 個項目，利便市民特別是長者出行。

46. 此外，政府於 2016 年 12 月開始再邀請 18 區區議會，各自選出不多於三條現有行人通道作為「人人暢道通行」下一階段推展項目。可供區議會考慮的行人通道在符合若干條件下不再局限於由路政署負責維修及保養的公共行人通道。有關的區議會諮詢工作已於 2017 年 9 月大致完成，各區議會對下一階段計劃普遍十分支持，並已合共選出 45 條行人通道，作為下一階段計劃的推展項目。路政署已於 2017 年 9 月聘請工程顧問，就下一階段計劃推展項目的加建升降機工程進行勘測及展開設計工作。我們預計下一階段計劃的項目的建造工程可於 2019 年起陸續展開。

(k) 單車友善環境

47. 我們會繼續建設「單車友善」的新市鎮及新發展區和優化配套措施。運輸署的《香港現有新市鎮單車徑網絡及停泊設施交通運輸研究》已大致完成。研究擬定了約 900 個建議改善地點，改善措施涉及增加公共單車泊位和增設安全設施，以保障騎單車者安全。第一批涉及約 100 個地點的改善工程已經分階段開展，預計可於 2018 年年底之前陸續完成。至

於餘下約 800 個建議改善地點，由於涉及比較複雜的施工程序，我們正檢視所需資源和工程安排計劃。上述顧問研究提議在 290 個地點增加共 7 000 個單車泊位，當中約 1 000 個預計可於 2018 年前陸續完成。

運輸及房屋局
二零一七年十月

附表

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議的進展

評審排名	建議項目	項目進展
1	慈雲山行人通道系統	該通道在沙田至中環線工程項目中落實。建造工程在 2012 年 7 月展開，截至 2017 年 8 月，在此系統下的 15 個工程項目中，有 14 項已完成並開放予公眾使用。餘下的 1 項設施，預計可於 2017 年第四季完成。
2	寶馬山行人通道系統	初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘工程顧問進行勘測及初步設計工作。 路政署在 2016 年 9 月及 2017 年 10 月就設計方案諮詢東區區議會轄下的規劃、工程及房屋委員會，並獲得支持。路政署現正就工程刊憲進行準備工作。
3	青衣長亨邨升降機及行人通道系統	政府在 2016 年 5 月獲得立法會批准撥款。建造工程已在 2017 年 2 月展開，預計在 2019 年年中完工。
4	磅巷行人扶手電梯及行人通道系統	初步技術可行性研究已完成。路政署已委聘工程顧問進行勘測及初步設計工作。 路政署在 2015 年就修訂計劃諮詢中西區區議會的意見，以及舉行公眾論壇。經整理和分析接獲的意見，路政署計劃稍後向區議會匯報項目進度。
5	葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統	政府在 2016 年 5 月獲得立法會批准撥款。建造工程已在 2017 年 6 月展開，預計在 2020 年完工。

評審 排名	建議項目	項目進展
6	青山公路至工業街升降機及行人通道系統	<p>初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘工程顧問進行勘測及初步設計工作。</p> <p>路政署在 2016 年 4 月就設計方案諮詢葵青區議會轄下的交通及運輸委員會，並獲得支持。政府已在 2017 年 8 月根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)為工程刊憲。</p>
7	麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統	<p>初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘工程顧問進行勘測及初步設計工作。</p>
8	竹園北邨行人通道系統	<p>初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘工程顧問進行勘測及初步設計工作。</p> <p>路政署在 2016 年 7 月就初步設計諮詢黃大仙區議會轄下的交通及運輸委員會，並獲得支持。路政署現正跟進相關持分者就項目設計提出的建議及意見，並就工程刊憲進行準備工作。</p>
9	窩打老道山升降機及行人通道系統	<p>政府在 2016 年 5 月獲得立法會批准撥款。建造工程已在 2016 年 12 月展開，預計在 2019 年年中完工。</p>
10	荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統	<p>初步技術可行性研究顯示，該項目涉及 2 個私人擁有的危險斜坡。路政署會在有關方面完成修葺危險斜坡後，再處理此項目。</p>
11	大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統	<p>初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘工程顧問進行勘測及初步設計工作，有關工作已經完成。</p> <p>路政署在 2016 年 9 月就初步設計諮詢葵青區議會轄下的交通及運輸委員會，並獲得支持。</p> <p>政府在 2017 年 2 月，根據《道路(工程、</p>

評審排名	建議項目	項目進展
		<p>使用及補償)條例》(第 370 章)的規定，在憲報公告建議進行擬議工程計劃。</p> <p>路政署在 2017 年 6 月委聘工程顧問進行詳細設計，有關工作現正進行中。</p> <p>政府在 2017 年 4 月 21 日就此項目諮詢立法會交通事務委員會，並獲得支持。由於項目未能在 2016/17 立法年度內獲得撥款，政府會爭取在 2017/18 立法年度得到立法會批准撥款，以推展建議項目的建造工程。</p>
12	聯安街升降機及行人通道系統	<p>初步技術可行性研究已經完成。路政署已委聘工程顧問進行該項目的勘測及初步設計工作。</p> <p>顧問現正研究項目的走線及初步設計方案，以減少徵收土地及對環境的影響。</p>
13	月華街行人連接系統	<p>為配合觀塘市中心重建項目，土木工程拓展署在 2013 年 4 月展開這項工程。連接系統已經完成，並由 2015 年 10 月起開放予公眾使用。</p>
14 (排名相同)	康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統	<p>待排名較高的建議項目的推展工作上軌道後，便會跟進這項建議。</p>
14 (排名相同)	荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機及行人通道系統	<p>醫院管理局在 2015 年 11 月展開這項工程。工程已經完成，設施由 2017 年 1 月起開放予公眾使用。</p>
16	富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統	<p>待排名較高的建議項目的推展工作上軌道後，便會跟進這項建議。</p>
17	興盛路至大窩口道升降機及行人通道系統	<p>待排名較高的建議項目的推展工作上軌道後，便會跟進這項建議。</p>
18	沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統	<p>待排名較高的建議項目的推展工作上軌道後，便會跟進這項建議。</p>