

序言

這本小冊子臚列來年在交通運輸方面的工作計劃目標和各項新措施。

機場核心計劃完成後，我們會集中發展其他運輸基建工程計劃，以滿足市民在交通運輸方面日益殷切和不斷轉變的需求。我們預期鐵路會成為公共運輸網絡的骨幹，有助疏導主要運輸走廊龐大的交通流量。為此，我們正全力推行《鐵路發展策略》所建議的三項優先鐵路計劃，並進行第二次鐵路發展研究，以制定鐵路網絡下一階段擴展計劃的藍圖。

除鐵路之外，我們還籌建多條主要道路。我們的目標，是在未來十年內，建造和改善逾 100 公里的主要道路。

在提供公共交通服務方面，我們在過去一年曾就多個巴士和渡輪服務的專營權與營辦商進行洽談，並已達成協議。我們會確保在現有小輪專營權於 1999 年年初屆滿時維持主要的渡輪服務，及繼續監察公共交通營辦商的表現，使市民可享用有效率和高質素的交通服務。

我們計劃在明年完成第三次整體運輸研究，為未來的運輸政策定下藍圖，以應付交通需求。

要善用有限的路面空間，就必須實施有效的交通管理。促進道路交通安全，也是我們不斷致力達到的目標。來年，我們會研究最有效的方法加強交通管理和促進道路交通安全。

一如以往，我們歡迎市民就本局的工作發表意見和提出建議，讓我們可以不斷進步、精益求精。

吳榮奎

運輸局局長吳榮奎

安全、高效和可靠的交通運輸系統

我們的施政方針，是提供安全可靠和高效的交通運輸系統，滿足市民在經濟、社會和康樂活動方面的需求，以及配合香港日後的發展。

為了落實這項施政方針，我們的目標是：

- 擴展和改善本港運輸基礎設施的網絡
- 改善公共交通服務的質和量
- 積極管理道路的使用，減少交通擠塞並促進安全

成效重點

為了貫徹這項施政方針，我們必須在以下主要工作範圍取得成績：

一	改善籌劃工作，及時提供運輸基礎設施	第三頁
二	擴展鐵路網	第五頁
三	改善鐵路服務和鐵路與其他交通工具的接駁安排	第七頁
四	改善和擴展道路網	第十一頁
五	改善公共交通服務的質和量	第十四頁
六	加強和促進道路交通安全	第十七頁
七	採用高科技裝置及其他交通管理措施，加強道路使用方面的管理	第二十頁

本小冊子分為多個部分，分別闡釋以上各個成效重點，概述我們的主要工作，並列出用以衡量工作成效的指標。此外，每部分亦臚列為貫徹該施政方針而新制定的主要措施，並說明負責的機構，以及擬達到的具體目標。



改善籌劃工作，及時提供運輸基礎設施

政府必須及時提供運輸基礎設施，滿足市民在交通運輸方面的需求，以及為新發展地區提供交通運輸服務。我們會致力改善規劃程序，加快推行新的運輸基建計劃。

成效指標

我們會以各項運輸基建工程計劃能否按實施時間表如期竣工，衡量這方面的工作成效。

措施	目標
簡化推行運輸基建工程計劃的程序 (運輸局)*	把實施工程計劃所需的時間縮短 15%
確保土地用途與交通運輸設施的規劃和建造配合得宜，並為運輸基建工程計劃的規劃工作增強專業技術支援 (運輸局)	把合適的設施全部納入分區計劃大綱圖和發展大綱圖，以便提供更多有關運輸規劃的資料，並確保運輸政策的推行工作，更協調一致

* 括號內為該措施的主要負責機構

措施	目標
<p>完成第三次整體運輸研究，為本港日後的運輸基礎設施定下藍圖，供進一步訂定計劃和緩急次序，以應付直至二零一六年的交通需求</p> <p>(運輸局)</p>	<p>在一九九九年完成第三次整體運輸研究</p>
<p>完成第二次鐵路發展研究。這項研究會涵蓋若干範疇，包括考慮實施以下鐵路計劃的緩急次序：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 東九龍線 ● 第四條過海鐵路線 ● 連接馬鞍山至大圍鐵路線與市區的第二條鐵路 ● 北港島線 ● 西港島線 <p>並且盡早就這項研究所提的建議作出決定</p> <p>(運輸局)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 在一九九九年年底或之前完成這項研究 ● 研究繼三項鐵路優先計劃(即西鐵(第一期)、地下鐵路將軍澳支線、馬鞍山至大圍鐵路線和九廣鐵路尖沙咀支線)後，本港有哪些急需發展的鐵路計劃



擴展鐵路網

鐵路系統提供的運輸服務，既快捷舒適，又安全可靠。本港有需要擴展鐵路網，以紓緩目前在樽頸地帶出現的交通擠塞情況，並滿足市民對交通運輸日益增加的需求。鐵路會成為公共運輸網絡的骨幹，有助疏導主要運輸走廊龐大的交通流量。

成效指標

我們會以鐵路網的路軌總長度，衡量這方面的工作成效。我們的目標是在二零零四年年底或之前，把路軌總長度由目前的 143 公里增至超過 200 公里。有關鐵路網的詳細分布情況，請參閱附錄 1。

措施

目標

促成西鐵(第一期)的建造工程
(路政署)

監察工程進展，確保工程
可以在二零零三年完成

措施	目標
落實為馬鞍山至大圍鐵路線和九廣鐵路尖沙咀支線工程的計劃，並提請當局批准 (運輸局)	<ul style="list-style-type: none"> ● 在一九九九年年底或之前訂定落實工程的計劃 ● 使九廣鐵路公司可以在二零零零年年初動工，以期在二零零四年完成有關工程
促成地下鐵路將軍澳支線的建造工程 (路政署)	就有關鐵路方案提請行政會議批准，讓地下鐵路公司可以在一九九八年年底前動工，並在二零零二年完成有關工程
擬定建造上水至落馬洲鐵路支線的計劃 (運輸局)	九廣鐵路公司在一九九九年年初或之前，就上水至落馬洲鐵路支線的計劃，提出建議，使支線可以在二零零四年建成



改善鐵路服務和鐵路與其他交通工具的接駁安排

除擴展鐵路網外，我們也會致力改善鐵路服務的質素和鐵路與其他交通工具的接駁安排。我們的整體目標，是提供一個以鐵路為骨幹的綜合公共交通系統。

成效指標

我們用以衡量這方面工作的成效指標是：

- 鐵路和巴士的載客量在公共交通工具總載客量所佔比率；我們的目標，是把這個比率增至三分之二
- 鐵路公司信守和履行有關服務承諾的情況

措施

目標

改善地鐵的服務質素
(運輸局)

- 確保地下鐵路公司在二零零二年或之前完成耗資 13 億元的列車翻新計劃
- 確保地下鐵路公司在二零零零年或之前完成耗資 32 億元的■魚涌紓緩擠塞工程

措施	目標
改善九廣鐵路的服務質素 (運輸局)	<ul style="list-style-type: none"> • 確保九廣鐵路公司在一九九九年完成耗資13億元的列車翻新計劃。該公司在一九九八年耗資15億元推行列車自動保障系統。待上述改善計劃完成後，九廣鐵路東鐵的載客量會增加 35%
使輕鐵與道路交匯處更為安全，交通更為順暢 (運輸局)	在一九九九年定出建議

措施	目標
<p>進行多項研究，務使新建的鐵路(即西鐵、地下鐵路將軍澳支線和馬鞍山至大圍鐵路線)與其他公共交通服務得以整體配合</p> <p>(運輸署)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 在二零零零年年底或之前完成有關的研究 ● 待西鐵在二零零三年啟用時，在西鐵覆蓋的地區推行一個綜合公共交通系統 ● 待地下鐵路將軍澳支線在二零零二年啟用時，在這條支線覆蓋的地區推行一個綜合公共交通系統 ● 待馬鞍山至大圍鐵路線在二零零四年啟用時，在這條鐵路線覆蓋的地區推行一個綜合公共交通系統
<p>在鐵路站提供公共交通轉車處和停泊及轉乘設施，以鼓勵市民轉乘各種公共交通工具</p> <p>(路政署和運輸署)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 在一九九八年年底或之前，完成「停泊及轉乘計劃」的檢討工作 ● 為鐵路計劃進行設計工作時，安排在合適的鐵路站加設公共交通轉車處和停泊及轉乘設施

措施	目標
加強監管各家鐵路公司 (運輸局)	加強政府有關機構的職能，以監管鐵路的運作 安全和鐵路公司的表現

四

改善和擴展道路網

我們必須改善和擴展道路網，以紓緩目前在樽頸地帶出現的交通擠塞情況、應付日後市民對交通運輸的需求，以及為新發展地區提供交通運輸服務。

成效指標

我們會以新建或已改善道路的長度，衡量這方面的工作成效。我們的目標，是在未來十年內，建造和改善逾 100 公里的主要道路。有關主要道路網的詳細分布情況，請參閱附錄 2。

措施	目標
興建青衣北岸公路，使每個行車方向每小時的容車量可達 2 800 架次 (路政署)	在一九九九年動工，並在二零零二年完成有關工程
為介乎荃灣第 2 區與嘉龍村之間一段青山公路的改善工程完成詳細設計工作 (路政署)	在一九九九年完成詳細設計工作

措施	目標
<p>加緊進行下列主要道路工程的詳細設計工作：</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ● 由西九龍至沙田的十六號幹線 	<ul style="list-style-type: none"> ● 在二零零一年完成詳細設計工作
<ul style="list-style-type: none"> ● 十號幹線 	
<ul style="list-style-type: none"> - 北大嶼山段 	<ul style="list-style-type: none"> - 在二零零一年完成詳細設計工作
<ul style="list-style-type: none"> - 青龍大橋 	<ul style="list-style-type: none"> - 在二零零一年完成詳細設計工作
<ul style="list-style-type: none"> - 青龍頭至掃管笏 	<ul style="list-style-type: none"> - 在二零零一年完成詳細設計工作
<ul style="list-style-type: none"> - 掃管笏至元朗公路 	<ul style="list-style-type: none"> - 在二零零二年完成詳細設計工作
<ul style="list-style-type: none"> ● 中九龍幹線 	<ul style="list-style-type: none"> ● 在二零零三年完成詳細設計工作
<ul style="list-style-type: none"> ● 改善介乎北角與西灣河之間的一段東區走廊 	<ul style="list-style-type: none"> ● 在二零零零年完成詳細設計工作
<ul style="list-style-type: none"> ● 中環灣仔繞道和東區走廊連接路 	<ul style="list-style-type: none"> ● 在二零零一至二零零五年間分期完成詳細設計工作
<ul style="list-style-type: none"> ● 改善介乎嘉龍村與小欖之間的一段青山公路 	<ul style="list-style-type: none"> ● 在二零零二年或之前完成詳細設計工作
<p>(路政署)</p>	

措施	目標
<p>為介乎青洲填海區與大嶼山之間的一段十號幹線進行詳細的可行性研究 (路政署)</p>	<p>在二零零零年完成詳細的可行性研究</p>
<p>完成下列主要工程的初步設計和地盤勘測工作：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 介乎堅尼地城與香港仔之間的一段七號幹線 ● 由青衣至長沙灣的九號幹線 ● 大嶼山連接大蠔灣與梅窩的南北道路 <p>(路政署)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 在一九九九年或之前完成初步設計和地盤勘測工作 ● 在一九九九年或之前完成初步設計和地盤勘測工作 ● 在一九九九年或之前完成初步設計和地盤勘測工作
<p>在一九九九年八月底海底隧道的專營權屆滿時，接收隧道的擁有權，期間確保服務不會中斷，又能保持水準 (運輸局／運輸署)</p>	<p>在一九九八年年底或之前就有關安排作出決定</p>

五

改善公共交通服務的質和量

改善公共交通服務，進一步滿足市民在交通運輸方面的需求，是我們不斷致力達到的目標。此外，我們又盡力鼓勵市民乘搭公共交通工具，減少使用私家車，俾能善用路面空間。

成效指標

我們用以衡量這方面工作的成效指標是：

- 公共交通工具每日的載客量。我們的目標，是在一九九九年把公共交通工具每日的載客量增加約 10 萬人次(約 1%)
- 公共交通營辦商信守和履行有關服務承諾的情況

措施

目標

鼓勵巴士公司改善供乘客使用的設施，使乘客更感舒適，例如在巴士裝設八達通收費系統、改用 2 x 2 座位設計和裝置空調系統
(運輸署)

- 在一九九九年或之前，巴士公司在所有過海隧道巴士裝設八達通收費系統
- 在一九九九年或之前，巴士公司改善 30% 巴士車隊的座位設計
- 在一九九九年或之前，巴士公司在 55% 巴士安裝通風設施

措施	目標
<p>檢討用以釐定專利巴士車費的機制，以期訂立較為客觀的標準，俾能在調整巴士車費時，既顧及市民對新車費的接納程度，又容許營辦商得到合理的回報</p> <p>(運輸署)</p>	<p>在一九九九年完成這項檢討</p>
<p>繼續協助新世界第一巴士服務有限公司(新巴)由一九九八年九月起接辦 88 條巴士路線，並監察新巴在五年專營期內的表現，確保該公司貫徹已定下的巴士購置計劃、達到服務指標和符合有關規定</p> <p>(運輸署)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 鼓勵新巴在一九九九年發表服務約章和服務承諾 ● 鼓勵新巴在二零零零年年底或之前，為屬下 500 輛巴士配備以下設施： <ul style="list-style-type: none"> - 為方便殘疾人士而設的設施，如可摺合的輪椅斜板、特別設計的扶手以方便握扶，及凸字告示板等 - 八達通收費系統 - 低地台設施 ● 確保該公司在二零零零年九月一日或之前，更換屬下車隊當中所有車齡達 18 年或以上的巴士

措施	目標
<p>在香港油蔴地小輪船有限公司(油蔴地小輪)現時的渡輪專營權於一九九九年三月三十一日屆滿後，繼續維持來往離島的渡輪服務</p> <p>(運輸署)</p>	<p>在一九九八年年底或之前把現在由油蔴地小輪經營的渡輪航線公開招標</p>
<p>進行有關公共小型巴士(公共小巴)服務的分區研究，以期重整現有服務網絡，同時加強公共小巴在接駁交通服務方面所發揮的作用</p> <p>(運輸署)</p>	<p>在一九九九年完成分別涵蓋香港島、九龍和新界東部的三項分區研究</p>

六

加強和促進道路交通安全

我們致力推行三大措施，即實行交通工程措施、立法和執法，以及宣傳和教育，以促進道路交通安全。近年來，本港的交通意外和傷亡比率有所下降，且較世界上其他大城市為低。

成效指標

我們會以意外和傷亡比率(以每 1000 輛汽車計)，衡量這方面的工作成效。我們的目標，是使意外和傷亡比率保持在與目前比率相若的低水平。

措施

目標

擬定促進駕駛安全的立法建議，收緊血液含酒精量的規定標準，加強酒後駕駛法例的執法工作，以加強行車安全

(運輸署)

在一九九九年提交有關的立法建議

措施	目標
<p>完成檢討下列有關安全駕駛和行車安全的事項：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 管制在駕車時使用流動電話 ● 訂定在車廂內使用電視顯示器的安全守則 ● 改進法例架構，以規管在車內配用安全帶的事宜 ● 針對經驗不足的電單車駕駛人，向他們簽發見習駕駛執照 <p>(運輸署)</p>	<p>在一九九九年完成有關檢討</p>
<p>為促進道路交通安全，採取下列措施，以加強執法工作：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 在重要地點安裝高科技儀器(例如偵速攝影系統和衝紅燈攝影機) ● 研究如何最有效應用自動偵察科技，以提高資訊處理和檢控工作的效率 ● 檢討記分制，以確保這項措施對超速、超載和載貨不穩的駕車人士能繼續發揮阻嚇作用 <p>(運輸署)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 在一九九九至二零零零年度，在 12 個重要地點安裝衝紅燈攝影機，並在另外 10 個重要地點安裝偵速攝影機 ● 詳細研究自動偵察科技的用途 ● 在一九九九年完成檢討工作

措施	目標
<p>採取下列措施，改善道路情況，方便使用路面的車輛：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 檢討各條道路和快速公路的最高車速限制；以及 ● 在中環、金鐘、灣仔北部和荃灣優先建造行人天橋系統 <p>(運輸署)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 在一九九九年完成有關最高車速限制的檢討工作，並實行改善措施 ● 在一九九九年完成各項工程的籌劃工作
<p>加強道路安全教育和宣傳活動，並推動全港市民積極參與道路安全計劃</p> <p>(運輸局和運輸署)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 在一九九九年完成一項檢討工作，研究如何加強道路安全的教育和宣傳活動，以及怎樣推動市民積極參與道路安全計劃 ● 在一九九九年修訂《道路使用者守則》

七

採用高科技裝置及其他交通管理措施，加強道路使用方面的管理

要善用路面空間，就必須實施有效率的交通管理。為了達到這個目標，我們會採用不同方法，包括：實行交通工程和管理措施、進行交通管制和監控、通過土地用途規劃應付交通需求、控制車輛數目的增長率，以及讓高效率和必不可少的交通工具優先使用道路。

成效指標

我們用以衡量這方面工作的成效指標是：

- 設置了區域交通控制系統的燈號控制交匯處數目
- 裝設在重要道路網的閉路電視監察攝影機數目
- 平均車速(以每小時行車多少公里計算)
- 使用邊界管制站的人和車輛數目

措施

目標

委託顧問進行研究，探討如何最有效運用先進資訊科技和電訊科技，管理主要道路網
(運輸署)

在一九九九年完成這項研究

研究可否發展綜合交通資訊系統
(運輸署)

在一九九九年完成有關研究

措施	目標
延長香港與內地陸地邊界管制站的通行時間 (運輸局)	在一九九八年至一九九九年度，延長以下各邊界管制站的通行時間： <ul style="list-style-type: none"> ● 羅湖－從上午七時至晚上十一時，延長至從上午六時三十分至晚上十一時三十分 ● 落馬洲／皇崗－把非貨車類車輛的通行時間，從上午七時至下午九時，延長至上午七時至下午十時 ● 文錦渡－把非貨車類車輛的通行時間，從上午七時至下午八時，延長至上午七時至下午十時 ● 沙頭角－把貨車的通行時間由上午七時至下午六時延長至上午七時至下午八時

措施	目標
<p>在陸路邊界對行走香港及內地的貨車，實施「自然分流」 (運輸局)</p>	<p>對行走香港及內地的貨車，分兩期實施彈性管理：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 第一階段－由一九九八年十月起，所有持有文錦渡及沙頭角過境通行証的貨車，在上述兩個管制站關閉時，可以使用落馬洲管制站過境 ● 第二階段－在一九九八至一九九九年檢討第一階段措施，若效果理想，會實施全面「自然分流」(即容許貨車自由選擇過境通道)