



中華人民共和國
香港特別行政區政府
運輸及物流局



運輸署
Transport Department

運輸策略藍圖




目錄

行政摘要	2
序言	10
願景、使命	11
<hr/>	
1. 香港運輸發展概況	14
<hr/>	
2. 香港運輸的機遇與挑戰	22
2.1 人口趨勢及出行需求	24
2.2 地理資源及環境	26
2.3 經濟與科技發展	30
<hr/>	
3. 策略及建議	32
3.1 享·旅程	34
策略 ❶：樞紐匯聚 內外連通迎機遇	40
策略 ❷：智慧綠色 多元交通利民生	55
<hr/>	
3.2 連·都市	66
策略 ❸：數字管理 創新科技領發展	74
策略 ❹：活用空間 優化基建增效率	84
<hr/>	
3.3 活·出行	92
策略 ❺：綠色規劃 構建低碳生活圈	98
策略 ❻：安全共融 健康活力樂出行	101
<hr/>	
4. 總結	109
5. 行動綱領	112
附件：2026年工作部署	119
<hr/>	

憑藉「背靠祖國、聯通世界」的獨特優勢，香港構建了全球首屈一指的海、陸、空運輸網絡，不僅獲國家《十四五規劃綱要》確立為國際航運中心及國際航空樞紐，也成為粵港澳大灣區（大灣區）連接全球的重要門戶。展望未來，香港將在國家的「十五五」時期中進一步強化其國際金融、航運、貿易中心地位，並建設為國際創新科技中心，更好融入及服務國家發展大局，持續增強競爭力。為積極對接國家規劃方針，交通運輸的持續發展不可或缺。我們需要做好頂層規劃，讓香港的運輸系統維持高效，支持香港的長遠發展。

過去二十多年，政府一直貫徹執行1999年頒布的《邁步前進：香港長遠運輸策略》，並相繼完成多項策略性研究，包括《鐵路發展策略2000》、《鐵路發展策略2014》、《公共交通策略研究》及《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》等。現時，香港的世界級運輸基礎設施及以鐵路為骨幹的公共交通系統，配合多元化的交通模式，每日處理的行程超過1 200萬人次，其中以公共交通出行的比例達九成，居於世界前列。這對於香港作為一流國際城市而言，發揮着舉足輕重的作用。而隨着《香港主要運輸基建發展藍圖》的推展，香港的運輸基建網絡將會得到進一步提升，預計鐵路網絡的總長度將由目前約270公里增加至接近390公里，主要幹道的總長度則會由現時約265公里增加至接近380公里。





另外，自《粵港澳大灣區發展規劃綱要》公布以來，粵港澳三地政府緊密合作，推進高質量建設大灣區，包括在交通運輸方面，積極構建「軌道上的大灣區」，以及制定粵港與港澳車輛通行政策和配套交通管理措施，促進交通物流發展。面對未來社會發展、人口增長及出行模式變化所帶來的挑戰，香港必須積極擁抱科技，推進智慧化轉型，並拓展綠色運輸。此外，通過把握大灣區的發展機遇，不斷提升交通服務水平及基建設施，香港可強化其內聯外通的樞紐地位，推動運輸系統邁向高效益和可持續的新里程。

為更好把握未來機遇及應對挑戰，運輸署於2021年底開展《交通運輸策略性研究》（《策略性研究》），以制訂具前瞻性的《運輸策略藍圖》（《藍圖》）。隨着研究的推展，運輸署在過去幾年間率先推出了多個先導計劃及測試項目，例如汀九橋智慧公路先導計劃及自動駕駛車輛測試，收集數據，並多次向立法會和交通諮詢委員會匯報中期研究成果，吸納各方意見以優化《藍圖》內的各項發展策略及建議。《藍圖》將繼續以鐵路為骨幹，並推動提升公共交通服務及促進運輸發展進一步邁向智能化，以滿足市民在經濟、社會及休閒方面的出行需要，促進大灣區內人流與物流的聯互通，支持香港的可持續發展。

三大主題、六大策略

《策略性研究》綜合了調查所得的出行數據，結合香港以至大灣區內最新的發展規劃，並以「政策創新」和「技術創新」的雙創新思維在不同範疇提出建議，透過運輸模型作量化分析及對比，從而制訂運輸策略及措施。研究的建議強調善用大數據及人工智能，具體體現於交通管理平台及提升公共交通服務靈活性；加強基建配合發展，涵蓋運輸交匯樞紐、運輸基建項目及主動出行¹措施；並推動規管架構與時俱進，涵蓋自動駕駛車輛、電動可移動工具等新興範疇。《策略性研究》確立了以下三大主題：

享·旅程

ENJOYABLE JOURNEYS



透過「以人為本」的理念，提升出行體驗與運輸樞紐功能。這個主題以進一步強化香港運輸基建及公共交通相關的硬件和軟件設施為核心，強調交通服務的便利性、多元化、靈活性及可持續性，並配合北部都會區發展，完善跨境交通接駁，讓跨境旅客無縫往返大灣區其他城市。

連·都市

WELL-CONNECTED CITY



利用科技及人工智能構建更智能化的運輸網絡，前瞻性地規劃各項交通運輸技術的策略方向，令香港邁向更高水平的數字化交通管理，並持續促進運輸基建提質增效。這個主題將充分體現政府推動智慧出行的決心，以科技促進香港運輸網絡的連通性。

活·出行

HEALTHY MOBILITY



推動低碳轉型，結合新能源車輛的普及和步行與單車設施的優化，逐步降低車輛碳排放，邁向碳中和目標。這個主題將會從規劃角度塑造新發展區城市街道的功能，積極推廣步行、騎單車和安全使用電動可移動工具。

這三大主題環環緊扣，相輔相成，達致《藍圖》「落實以人為本、強化內聯外通、促進高效出行、擁抱綠色生活」的願景，鞏固香港的樞紐地位。圍繞上述三大主題，《藍圖》就交通運輸發展制定了以下六大策略：

享 · 旅程
ENJOYABLE JOURNEYS

連 · 都市
WELL-CONNECTED CITY



活 · 出行
HEALTHY MOBILITY

策略 1 樞紐匯聚 內外連通迎機遇

為鞏固香港作為大灣區對外門戶及國際樞紐的獨特地位，政府將堅定推展前瞻性的基建規劃，致力構建更完善的鐵路及主要幹道網絡。政府將有序落實《香港主要運輸基建發展藍圖》中的一系列策略性項目，全面優化全港交通布局，並促進跨境連接，以主動融入和服務國家發展大局。隨着未來一系列運輸基建逐步落實，全港「五縱五橫」²鐵路網絡及「三縱三橫」³主要道路網絡將會形成「八縱八橫」的大布局，大大提升本港各區及與大灣區其他城市的連繫，帶動港口及機場的協同效益最大化，並加強運輸網絡韌性，驅動香港長遠發展。配合基建發展，我們將建設新一代「運輸交匯樞紐」，以高效公共交通為核心，在策略性地點建立樞紐節點，促進內外連通。在跨境連接方面，我們會善用皇崗口岸及沙頭角口岸的重建契機，按實際情況提供多元及便捷的交通模式，便利跨境出行。兩個跨境鐵路項目，包括連接至深圳灣及前海的港深西部鐵路（洪水橋至前海）和接駁新皇崗口岸的北環線支線，更會全面打通港深兩地地鐵網絡。同時，政府會持續優化跨境車輛通

行政策，並推動與大灣區其他城市在公共交通資訊上的互通，促進大灣區融合發展，迎接機遇。



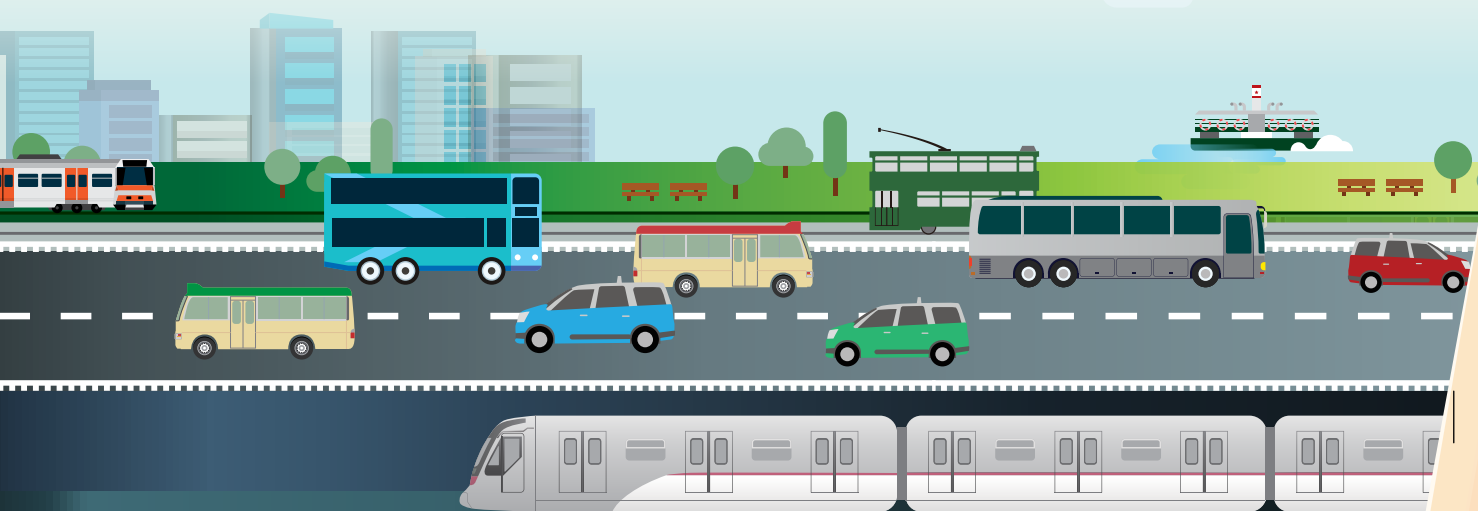
² 「五縱」包括（1）由羅湖至金鐘的東鐵線；（2）荃灣至港島南的荃灣線與南港島線；（3）接通國家高鐵網絡的廣深港高速鐵路香港段；（4）未來的中鐵線；及（5）港深西部鐵路（洪水橋至前海）及未來南向延伸，形成五條南北走向的鐵路走廊。「五橫」包括（1）柴灣至堅尼地城的港島線；（2）將軍澳至九龍中的將軍澳線及觀塘線；（3）中環至機場的東涌線；（4）屯門至馬鞍山的屯馬線；及（5）興建中的北環線，及未來的北環線東延線和新界東北線，形成五條東西走向的鐵路走廊。

³ 「三縱」指三大南北縱向走廊，包括（1）透過未來的十一號幹線及現有屯門公路，帶動新界西北往來市區的西部走廊；（2）中央主軸包含大欖隧道的三號幹線，提供快捷的南北通道；及（3）透過未來的沙田繞道，連同現有吐露港公路與大埔公路，完善東部縱向連接的東部走廊。「三橫」則指三大東西橫向主軸，包括（1）六號幹線（包括中九龍繞道及將軍澳—藍田隧道）；（2）中環及灣仔繞道；以及（3）未來的北都公路，及整合現有九號幹線（包括新田公路、元朗公路和粉嶺公路）。



策略 2 智慧綠色 多元交通利民生

政府以公共交通為本，一直致力推動綠色運輸，構建以鐵路作為骨幹的公共交通系統，並透過車輛及渡輪電動化、發展新能源交通工具以及改善交通管理措施，長遠達致2050年前實現車輛零排放和碳中和的目標。政府會繼續以推動多元公共交通服務為大原則，透過引入「智慧綠色集體運輸系統」，完善公共運輸網絡結構；持續提升整體個人化點對點交通服務質素，包括推出不同措施提升的士服務質素，以及引入網約車服務的規管制度，以期締造良性的競爭環境，讓的士與網約車並存互補，為市民提供優質、安全和多元化的出行選擇。我們已通過法例訂定規管網約車服務的法律框架，並即將制訂各項規管細節，預計首批持牌網約車平台最快可於2026年第四季內開始營運。為提升公共交通服務的靈活性並更有效地運用資源，我們將推動試行需求導向智慧公交模式，並彈性採用更有效率的路線及班次調配，在傳統定線定班的公共交通基礎上增添靈活性，動態回應乘客需要。與此同時，我們會貫徹「無障礙運輸」的理念，優化長者與殘疾人士的出行體驗，締造更友善共融的社會環境。





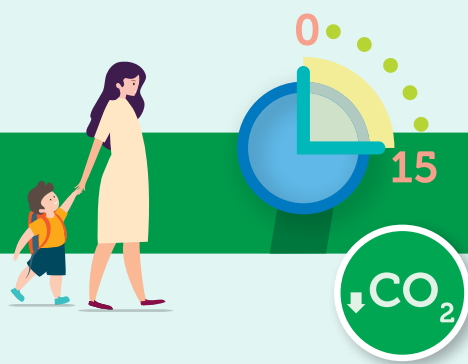
策略 3 數字管理 創新科技領發展

我們將積極推動數字技術與人工智能在交通領域的深度融合，提升運輸網絡的整體效率，協助交通管理運籌帷幄。政府會致力將香港打造為智慧交通創新樞紐，研究建立「交通管理平台」，結合大數據分析及人工智能技術，帶領交通管理技術邁進世界前沿。平台將通過分析交通數據，優化通行效率，便利市民行程規劃及提升公共交通營辦商的服務。此外，香港正透過法規革新與技術布局，有效平衡技術及安全等考慮，有序地推動自動駕駛車輛的先導使用，目標是向無人化、規模化發展，並邁向商業營運，推動業界借香港平台開拓海外尤其是右軌市場。為此，運輸署署長將主持自動駕駛車輛應用促進工作組專責審視項目進度，包括落實自動駕駛商業營運和跨區運作，並推動跨境運作。政府亦會繼續積極布局低空經濟，制訂「發展低空經濟規劃行動綱領」，構建具國際競爭力的低空經濟生態圈，促進現代運輸物流發展。

策略 4 活用空間 優化基建增效率

政府會緊貼科技發展的趨勢，以創新思維及借助科技優化現有基建設施，更有效利用有限的土地和道路資源，為未來的運輸基建提質增效。建基於「汀九橋智慧公路先導計劃」的經驗及其他地方的先進技術，政府將推動主要幹道邁向智慧公路管理，提升應對事故的效率及更靈活地運用道路空間。針對泊車需求，政府除貫徹「一地多用」原則持續提供更多公眾泊車位及運用自動泊車系統外，也會推進全新策略，長遠做到「商用車輛，夜有所泊」，包括於北部都會區等新發展區的產業用地規劃中，預留商用車輛泊車設施；於新發展區推行夜間路旁商用車輛泊位專項計劃；以及在物流業較集中的地區推展公眾停車場項目時，優先配置商用車輛泊車位。預計長遠可為業界提供超過6 000個貨車泊車位，促進物流發展。為確保供應到位，政府會進行新一輪泊車供求研究，全面檢視各類車輛（尤其商用車輛）作業模式和未來需求，以科學方式評估所需的額外泊車位。政府也會推行「一位多用」、調整路旁咪錶泊車時間、推動泊車轉乘等措施，更靈活地運用現有泊車位。





策略 5 綠色規劃 構建低碳生活圈

作為實現更美好、更宜居城市的重要一環，可持續社區的規劃及設計不可或缺，以顧及社區內居民短途出行的需要、改善地方形象及提升幸福感。政府已引入「15分鐘生活圈」的規劃概念以塑造新發展區的城市肌理，透過於同一社區內整合公共交通設施、社區設施、康樂設施、休憩用地等，縮短出行距離，讓居民以步行、騎單車或使用電動可移動工具在15分鐘內輕鬆到達社區主要地點，滿足日常出行需求，形成以低碳健康出行為導向的綠色社區。同時，居民亦能利用完善及綠色的公共交通設施，包括鐵路、智慧綠色集體運輸系統及電動巴士等，便捷往返生活圈外區域。政府亦會同步推動「以人為本」的道路設計，在街道規劃中就主動出行模式所需的空間給予更多優先考慮，打造兼具通行功能與社區活力的街道場景。

策略 6 安全共融 健康活力樂出行

為營造健康活力、安全共融的出行環境，政府將推動出行與健康生活深度融合，提供更多個人化出行選擇，有系統地構建「以人為本」的綠色出行網絡。我們將就使用電動可移動工具立法制訂規管框架，促進其安全有序發展，並在新發展區規劃連貫、分層級的單車徑網絡——「單車主幹道」和「地區單車徑」，連接交通樞紐與社區核心，讓騎行成為便捷、健康的出行選擇。同時，政府亦會透過優化過路及步行環境措施，如設立更多「對角行人過路處」及「低速行車限制區」，提升步行安全與便利，積極回應高齡化社會的需要，建設充滿活力的街道空間，讓出行不僅連通目的地，更促進身心健康，豐富生活質素。



按上述六大策略，《藍圖》提出25項建議，訂出具體的行動綱領及計劃，為未來香港的運輸發展勾劃明確方向。

香港的交通運輸將持續向前發展，充分發揮高效公共交通的優勢，完善跨境運輸網絡，並積極擁抱智慧科技升級轉型，推廣低碳共融。讓我們共同出謀獻策，把握機遇，深化和落實《藍圖》的願景及各項建議，為交通運輸可持續發展開拓新里程。

序言

交通運輸是現代都市的命脈，是社會經濟發展的基石，更是讓市民日常生活得到幸福感及獲得感的重要一環。作為國際金融、航運與貿易中心，香港的運輸網絡不僅需滿足本地市民的日常需求，更承擔着連接全球、促進區域協同發展、發揮香港內聯外通優勢的戰略使命。

香港的運輸基建與服務水準一直位居全球前列。以鐵路為骨幹的高效公共交通系統覆蓋全港，並多次於國際性的研究中進佔「世一」位置；完善的道路網絡與多元的交通工具，亦一直為市民的出行帶來便利。然而，人口增長、社會高齡化、有限的城市空間及市民對生活質素要求的提升，為運輸系統帶來不同的挑戰。與此同時，國家「十四五」規劃、粵港澳大灣區（大灣區）發展等讓我們迎來歷史性機遇。

為迎接當前的機遇與挑戰，香港必須以具前瞻性的視野、創新的思維，活用科技，構建可靠、安全、智能和環保高效的運輸系統。運輸署於2021年啟動《交通運輸策略性研究》（《策略性研究》），集結了香港交通運輸行業、立法會、專業團體及相關持分者的智慧結晶，並利用出行數據及科學化分析，勾劃出一份香港未來交通運輸發展的《運輸策略藍圖》（《藍圖》），提出以「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，鞏固香港的樞紐地位。

《藍圖》以「享·旅程」、「連·都市」、「活·出行」三大主題，訂出六大策略及25項建議。結合「政策創新」及「技術創新」的雙創新思維，為未來進一步提升公共交通服務、便利跨境通勤、邁向智慧化轉型、推動綠色低碳出行等方面帶來全新的詮釋。我們期望透過落實《藍圖》，為市民締造一個更宜居、宜業、宜遊的城市，促進香港的經濟及可持續發展，共同向世界說好香港交通運輸的故事。



願景

落實

以人為本

強化

內聯外通

促進

高效出行

擁抱

綠色生活

使命

發揮高效公交優勢

惠澤民生建設未來

貫通內外基建網絡

促進區內協同發展

擁抱智能創新科技

推動數字交通管理

優化樂活出行措施

構建共融綠色社區

繼往開來 連繫你我

鐵路/公路基礎設施和公共交通服務將持續改善

開始實施
「港車北上」

HK eToll
易通行

開始實施「易通行」
及「分時段收費」

🚲 \$12	TAXI \$25
🚗 \$30	🚚 \$50

第一個「人車直達」邊境
管制站 - 香園圍邊境管制站
全面啟用

香港首條兼備行車道、單車徑和
行人路的海上高架橋 - 將軍澳
跨灣連接路通車

2023

機場快線啟用

1998

青馬大橋通車

1997

引進八達通繳費系統

位於赤鱗角的
香港國際機場啟用

1993

中環至半山自動
扶梯系統啟用

2003

首個行車時間顯示系統
在港島啟用

1898

來往中環及尖沙咀的
天星小輪投入服務

1904

電車投入服務

1911

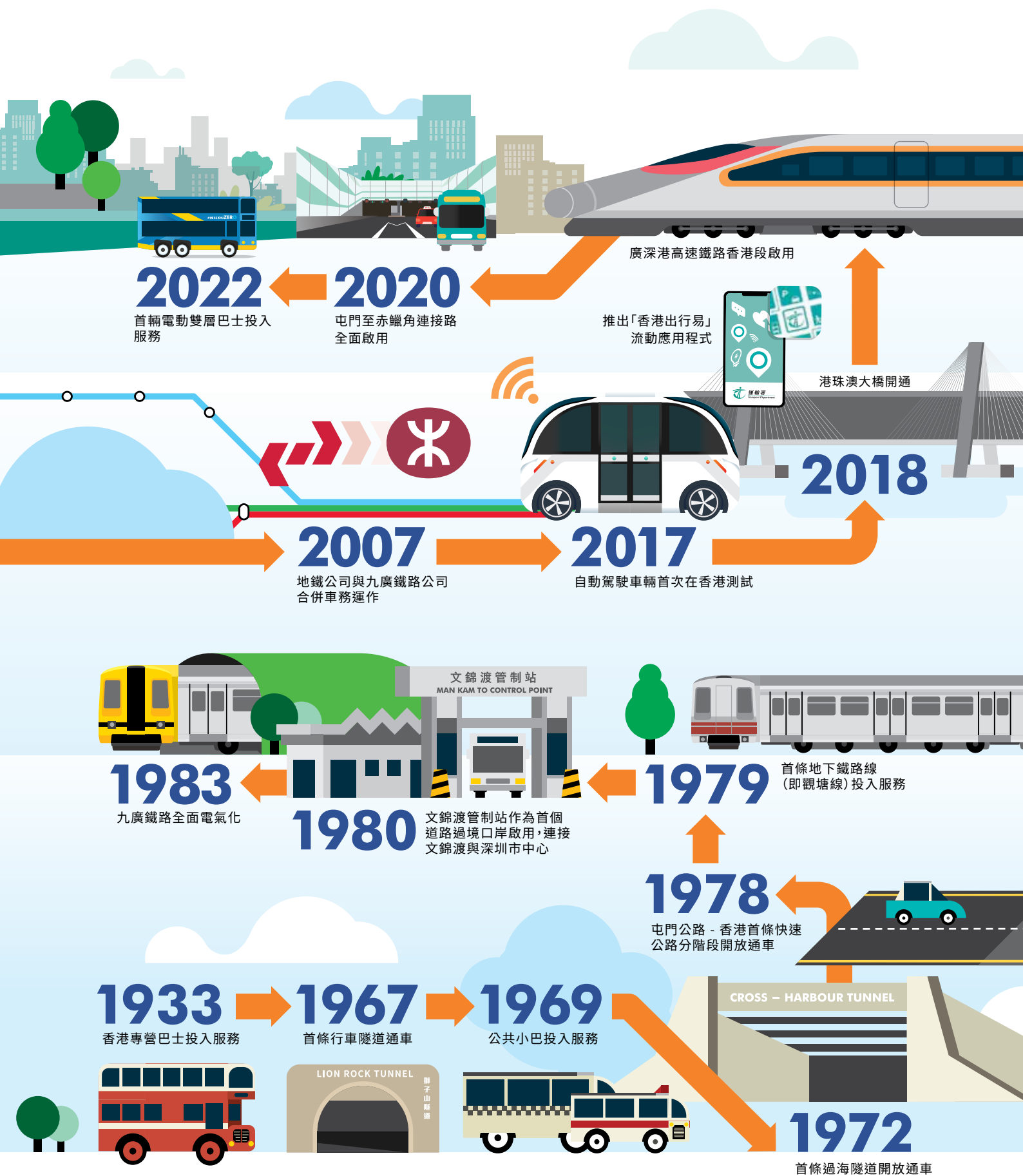
來往九龍及廣州的九廣鐵路
直通列車投入服務

1988

輕便鐵路投入服務

1920

首輛的士投入服務





1. 香港運輸發展概況

香港擁有得天獨厚的優勢，地理位置優越，並有祖國作為強大後盾，讓香港發展成為運輸樞紐，時至今日，已具備完善的海、陸、空運輸網絡。國家《十四五規劃綱要》亦明確肯定香港作為國際航運中心及國際航空樞紐的地位。而自《粵港澳大灣區發展規劃綱要》公布以來，粵港澳三地政府緊密合作，推進高質量建設大灣區，包括在交通運輸方面，積極構建「軌道上的大灣區」，以及制定粵港與港澳車輛通行政策和配套交通管理措施，促進交通物流發展，發揮好香港內聯外通的角色。

面對全球變局，香港不但要鞏固自身優勢，亦必須要以科技創新為核心，引領未來發展。就運輸發展而言，香港需要以過往成功的經驗為基礎，積極求變，引入創新思維去配合航運、空運以及陸路運輸基建的發展，繼續發揮香港「背靠祖國、聯通世界」的優勢，在國家的「十五五」時期中進一步強化其國際金融、航運、貿易中心地位，並建設為國際創新科技中心，更好融入及服務國家發展大局。

此外，科技發展、綠色環保等課題亦正改變市民的生活和出行模式。政府在推動和落實各項運輸策略及措施時，將積極擁抱科技，並在政策制度層面精心設計，貫徹「政策創新」和「技術創新」的雙創新思維。我們不單會在大方向上秉持推動本港經濟、促進社區發展的方針，亦會在細節上積極回應市民對便捷出行、低碳環保和安全的期望，讓市民每日的行程體驗更優質。

運輸基建規劃及公共交通發展

香港雖是彈丸之地，但作為國際大都市，人流穿梭往來，運輸系統每日處理的行程⁴超過1 200萬人次。隨着過去人口持續增長和社會經濟不同階段的發展所需，政府一直適時進行運輸發展相關研究，制定全面的運輸策略及長遠政策方向，確保香港的整體運輸系統維持可靠、安全、智能和環保高效。

香港特別行政區成立後，政府因應香港人口增長及迅速增加的跨境交通需求，進行了整體研究並於1999年頒布《邁步前進：香港長遠運輸策略》，制定了以下五個運輸策略大原則，使運輸基礎設施、運輸系統及公共交通服務更臻完善：

- (1) 更妥善融合運輸與城市規劃；
- (2) 更充分運用鐵路，讓鐵路成為客運系統的骨幹；
- (3) 更完善的公共交通服務和設施；
- (4) 更廣泛運用新科技來管理交通；及
- (5) 更環保的運輸措施。



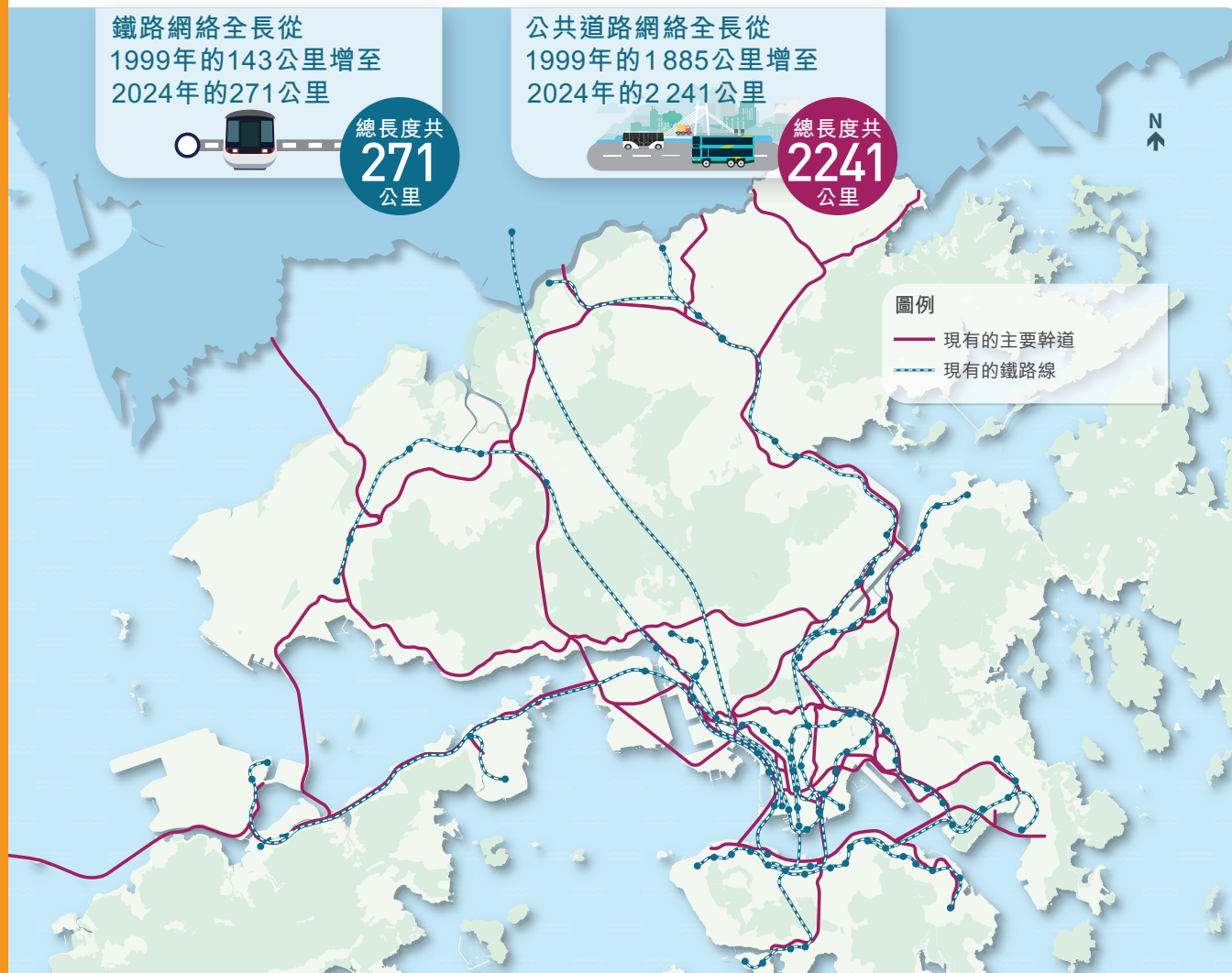
過去20多年，政府貫徹執行上述五項策略，並相繼完成了包括《鐵路發展策略2000》、《鐵路發展策略2014》、《公共交通策略研究》及《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》等策略性研究，以制定相關運輸政策及發展運輸基建。

⁴ 資料來源：2022年交通習慣調查。調查所指的行程是指使用不同機動交通工具完成的「機動行程」，當中不包括使用輔助機動交通工具（如作私人用途的貨車、單車、高爾夫球車及吊車等）的行程。



安全高效的運輸系統

政府一直大力投資運輸基建，陸續完成了多項重要的項目，例如廣深港高速鐵路（高鐵）香港段、港珠澳大橋、屯馬線、東鐵線過海段、中環及灣仔繞道、屯門—赤鱗角連接路、將軍澳—藍田隧道、將軍澳跨灣連接路及中九龍繞道（油蔴地）等，進一步令香港的運輸網絡更便捷、更高效。



市民接近

90%

的行程都不用轉乘

接近

50%

的行程在

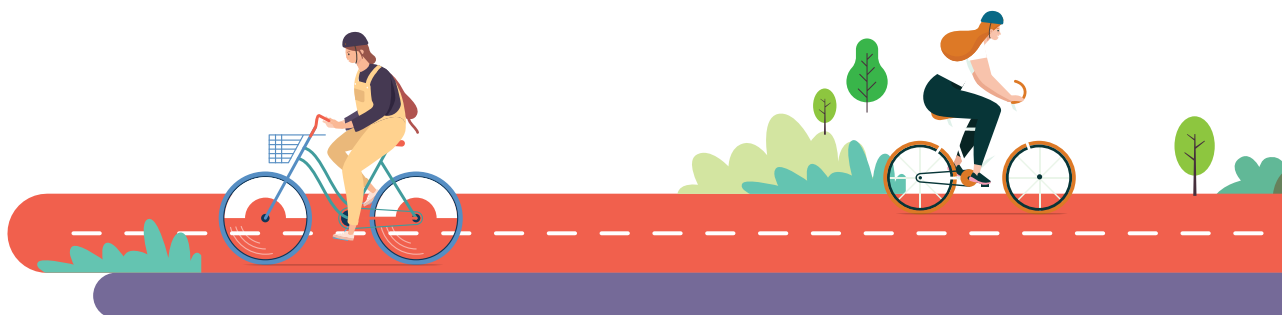
30分鐘內完成

根據「2022年交通習慣調查」的數據，市民接近九成的行程都不用轉乘。每個行程的平均乘車次數由2011年的1.17次降至2022年的1.12次。至於需要轉乘的行程當中，超過94%的轉乘僅涉及五分鐘或更短的步行時間，較2011年的85%為高。隨着新界新市鎮持續發展，新界所佔人口比例上升，平均通勤距離和時間理應相應增加。然而，調查發現由於主要交通網絡和服務不斷改善，市民整體行程時間維持平穩，接近五成的行程能在半小時內完成，而九成的行程可以在一小時內完成，行程所需時間平均為42分鐘，與2011年的40分鐘相若。



在道路安全方面，香港的致命及嚴重交通意外宗數由2011年的2 318宗大幅下降64%至2024年的834宗，反映了我們持續透過多管齊下的策略提升道路安全的努力，包括改善交通設施和管理、修訂法例並加強執法、宣傳教育以及應用科技，有效降低意外率並提升市民的道路安全意識。

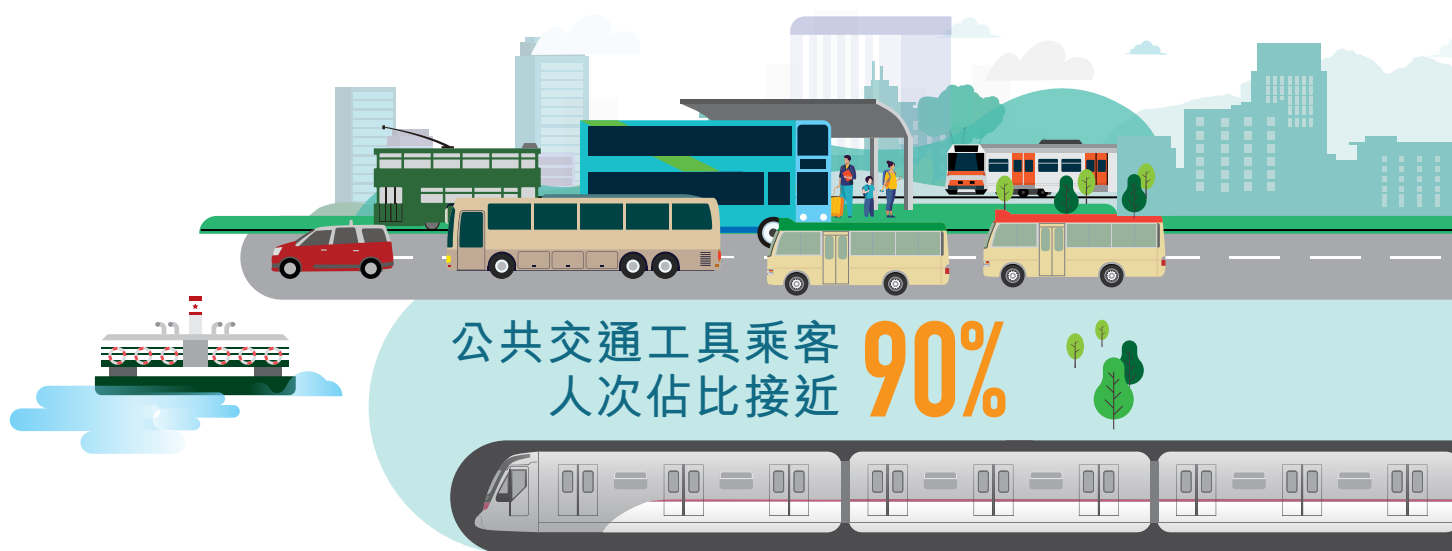
在行人及單車友善環境方面，政府於2012年8月推出「人人暢道通行」計劃，積極為符合計劃條件的現有行人天橋或隧道等增設更多無障礙設施。在過去十年間，各區自動扶梯／升降機系統和有蓋行人道相繼落成，顯著改善了步行環境，推動安步當車。在2022年，約15%徒步行程超過15分鐘，相較2011年的8%有顯著增長，反映公眾步行的意願有所增強。此外，香港的單車徑網絡亦不斷擴展，目前總長度已超過250公里，其中包括於2020年開通，由屯門至馬鞍山全長約60公里的新界單車徑主幹線，進一步提升了單車出行的可達性。



世界級公共交通系統

香港的公共交通系統一直都被視為全球領先的典範，公共交通出行比例長居世界前列，佔每日乘客人次總數近九成。政府於2017年發布《公共交通策略研究》報告，系統性檢視重鐵以外各種公共交通服務的角色和定位，針對行業挑戰提出整合策略，強調以鐵路為骨幹並與其他交通工具的協同互補，奠定「多元互補、效率優先」的發展方向。

鐵路的優勢在於它以專軌運行、載客量高、快捷方便、亦無廢氣排放。於2024年，重鐵網絡的「列車按照編定班次行走」和「乘客車程準時程度」均維持99.9%的世界級高水平。而其他公共交通服務亦擔當重要的角色，提供接駁至鐵路網絡以及跨區服務，涵蓋鐵路未能直達的地區。另外，香港公共交通服務的獨特之處在於它基本上由私營機構以商業原則營運，確保服務維持高效及能迅速和靈活回應市場情況。這模式在全球主要國際城市中別樹一幟，不僅提升營運效率，政府亦可透過監管機制確保服務質素與財務可持續性。



根據國際顧問公司奧緯諮詢及美國加州大學柏克萊分校於2022至2024年聯合發布的「城市流動就緒指數」，香港的公共交通系統連續三年在全球主要城市中穩居前兩名。英國雜誌《Time Out》最新公布的世界「最佳公共交通系統」排名，香港亦登上榜首。此外，根據瑞士洛桑國際管理發展學院的《2025年世界競爭力年報》，香港的全球競爭力排名升至全球第三，其中在「基礎建設」方面的排名由世界第九升至第七位。四通八達的道路基建，配合完善的公共交通網絡，成功吸引大多數市民使用公共交通服務出行。

隨着公共交通網絡的發展及延伸，服務的覆蓋日趨完善。「2022年交通習慣調查」的數據顯示，約七成的行程可以從出發地點步行不超過五分鐘便到達所需的公共交通服務站點。同樣地，約七成的行程也能夠從下車點步行不超過五分鐘即可到達最終目的地。由於公共交通網絡便捷可達，儘管過去十年間有私家車的住戶比例有所上升，但主要使用私家車作「往返工作地點」的比例則下跌6%（由2011年的31%下降至2022年的25%）。相反，更多住戶主要使用私家車作「休閒及社交用途」（由2011年的32%上升至2022年的42%）。

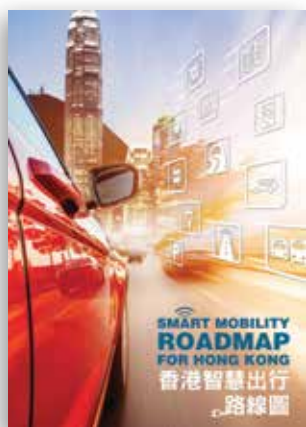
從出發地點步行到
公共交通服務站點

從下車點步行到
最終目的地



各有約 **70%** 的步行時間不超過 **5** 分鐘

智慧出行措施



香港智慧出行發展以2019年《香港智慧出行路線圖》為綱領，提出「Σ SIGMA」願景（安全、資訊、綠色、高流通性、便捷），並以「智能運輸基建設施」、「數據共享分析」、「應用和服務」為三大關鍵元素，系統化推動交通革新。智能運輸基建方面，政府近年推出「易通行」不停車繳費服務、過海隧道及大欖隧道分時段收費等措施，並成立智慧交通基金資助與車輛有關的創新項目。數據共享則透過「開放數據平台」開放實時交通數據，涵蓋路況、公共交通實時到站時間、特別交通消息、泊車位空置情況等，結合運輸署流動應用程式「香港出行易」，便利市民進行一站式和個人化的行程規劃。至於科技應用和服務層面方面，運輸署於2022年年初完成安裝新一代停車收費錶是其中一個例子。除了支援多種付費方式及遙距付費之外，系統亦透過「香港出行易」和「入錶易」向駕駛人士提供實時空置泊車位包括路旁泊車位（俗稱「咪錶位」）資訊，以便他們尋找泊車位，減少車輛在道路上徘徊的需要。



跨境交通的發展及最新狀況

自香港特別行政區成立以來，香港與內地不斷加快融合。受惠於內地居民訪港政策的持續開放，北上南下雙向奔赴漸趨常態化。配合國家政策推動大灣區的經濟融合和深化互聯互通，兩地居民跨境往來更趨頻繁。在此背景下，陸路跨境出行需求顯著增加，同時亦促進了相關跨境交通服務及運輸基礎設施的逐步升級。

近年，隨着多個新邊境管制站的啟用和新政策的落實，旅客的出行體驗顯著提升。2007年開通的深圳灣口岸及落馬洲支線管制站全面引入多種本地公共交通服務，包括專營巴士、小巴及的士，使跨境通勤更便捷。2018年啟用的兩個新跨境基建更實現兩大突破——高鐵香港段的開通讓香港接上國家高鐵網絡，並在香港西九龍站實施「一地兩檢」；同年啟用的港珠澳大橋，則打造了一條往來大灣區西部城市的便捷通道。粵港政府於2023年推行的「港車北上」，以及於2025年11月中起逐步實施的「粵車南下」，開啟了嶄新跨境出行模式，進一步加強兩地融合。





經過多年發展，現時香港與大灣區其他城市之間的跨境陸路客運可按地理位置分成五條軸線，分別為港珠澳大橋軸線（港珠澳大橋口岸）、西部軸線（深圳灣口岸）、中部軸線（落馬洲支線管制站、落馬洲管制站、香港西九龍站）、東部軸線（羅湖管制站、文錦渡管制站及香園圍管制站）以及東北部軸線（沙頭角管制站）。自2023年初於疫情後恢復全面通關以來，跨境出行的旅客人數快速反彈，並已超越2020年前的水平。在2025年，各個陸路管制站每日平均共有約77萬人次的旅客出入境，已超過2018年的65萬人次。其中，中部軸線及東部軸線包含使用人次較多的三個鐵路跨境通道，分別佔跨境陸路旅客約37%及36%。而經港珠澳大橋軸線跨境出行的人次增幅最為顯著，由2019年至2025年的增長達58%。

總體而言，受惠於大灣區融合發展和相關政策持續開放，以及跨境運輸基建和公共交通的不斷完善，香港與大灣區其他城市群的交通時間持續縮短，形成緊密的「一小時生活圈」。



2025年
各個陸路管制站
出入境的旅客
每日平均共有約

77 萬人次

2. 香港運輸的 機遇與挑戰

《策略性研究》綜合考慮了人口趨勢及出行需求、地理資源及環境因素，以及經濟與科技發展所帶來的機遇與挑戰，因時制宜，訂出具前瞻性及可持續的運輸策略。

機遇 與挑戰

人口趨勢及出行需求



長遠人口
增長區域



社會高齡化



出行模式
轉變

地理資源及環境



香港地少人多



北部都會區與
大灣區的持續
發展



應對氣候
變化及
提高運輸系
統的韌性



對環境及
健康的關注

經濟與科技發展



高效的運輸
基建促進經
濟發展



應用交通運輸
相關科技的
上升趨勢

2.1 人口趨勢及出行需求



長遠人口增長區域

根據政府統計處的推算，香港的長遠人口預計至2046年年中將達到819萬。政府現正全速推動北部都會區的發展，整個北部都會區將發展為一個最終能容納約250萬居住人口和提供約65萬個工作職位的都會區，相應的出行需求也將大幅增加。這將對人流走向帶來變化，而現有運輸基建亦需要大幅加強連通性，打通貫穿北部都會區的脈絡。

就此，於2023年公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》提出一系列的主要運輸基建項目，包括港深西部鐵路（洪水橋至前海）、北環線、北都公路等項目，以配合北部都會區的發展。除了硬件的基礎之外，我們亦要着力提升市民出行的便捷性，在北部都會區合適新發展區的策略性位置設置多元化的運輸交匯樞紐，便利市民輕鬆使用和轉乘各種公共交通服務，並促進跨境連繫。

洪水橋 / 厦村新發展區（概念圖像）

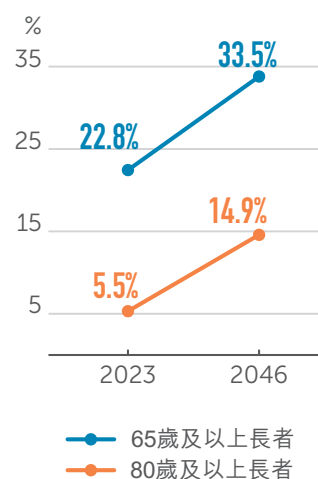




社會高齡化

根據政府統計處的推算，到2046年，65歲及以上長者的比例將由2023年的22.8%上升至33.5%，而80歲及以上長者的比例將由2023年的5.5%上升至14.9%。面對社會高齡化的趨勢，政府需要構建更「以人為本」的運輸系統，提升長者友善的公共交通設施。此外，政府亦需要打造更舒適的步行環境，並方便有需要人士能夠更便利地使用各種公共交通服務，構建共融的社會環境。

2023年至2046年香港
長者人口比例的預測變化



出行模式轉變

根據「2022年交通習慣調查」，市民平日為上下班及上下課而進行的常規行程佔最大比重。這兩類行程合計佔平日行程總數逾半，並集中於繁忙時段。隨着資訊科技的發展和應用不斷升級，以往部分出行需求，如外出購物、參加會議，甚至往返辦公室等，可能已被網上活動或在家工作安排等取代，使平日總行程出行率從2011年的每人每日1.83次，減少至2022年的1.69次。公共交通服務平均每日乘客人次在2011年至2022年期間也有所下降。面對這些出行習慣的轉變，我們應從運輸資源分配的角度出發，一方面致力於持續提升繁忙時間的公共交通服務，另一方面探討創新模式，透過科技監察和預測乘客需求，並因應需求彈性採用更有效率的路線及靈活調配班次，應對非繁忙時間客量相對較少及較分散的出行需求。

平日總行程出行率
(每人每日)



2022年交通習慣調查

機動行程的高峰期普遍為早上8時至9時、傍晚6時至7時，分別約佔平日出行量的**13%**及**14%**。



2.2 地理資源及環境



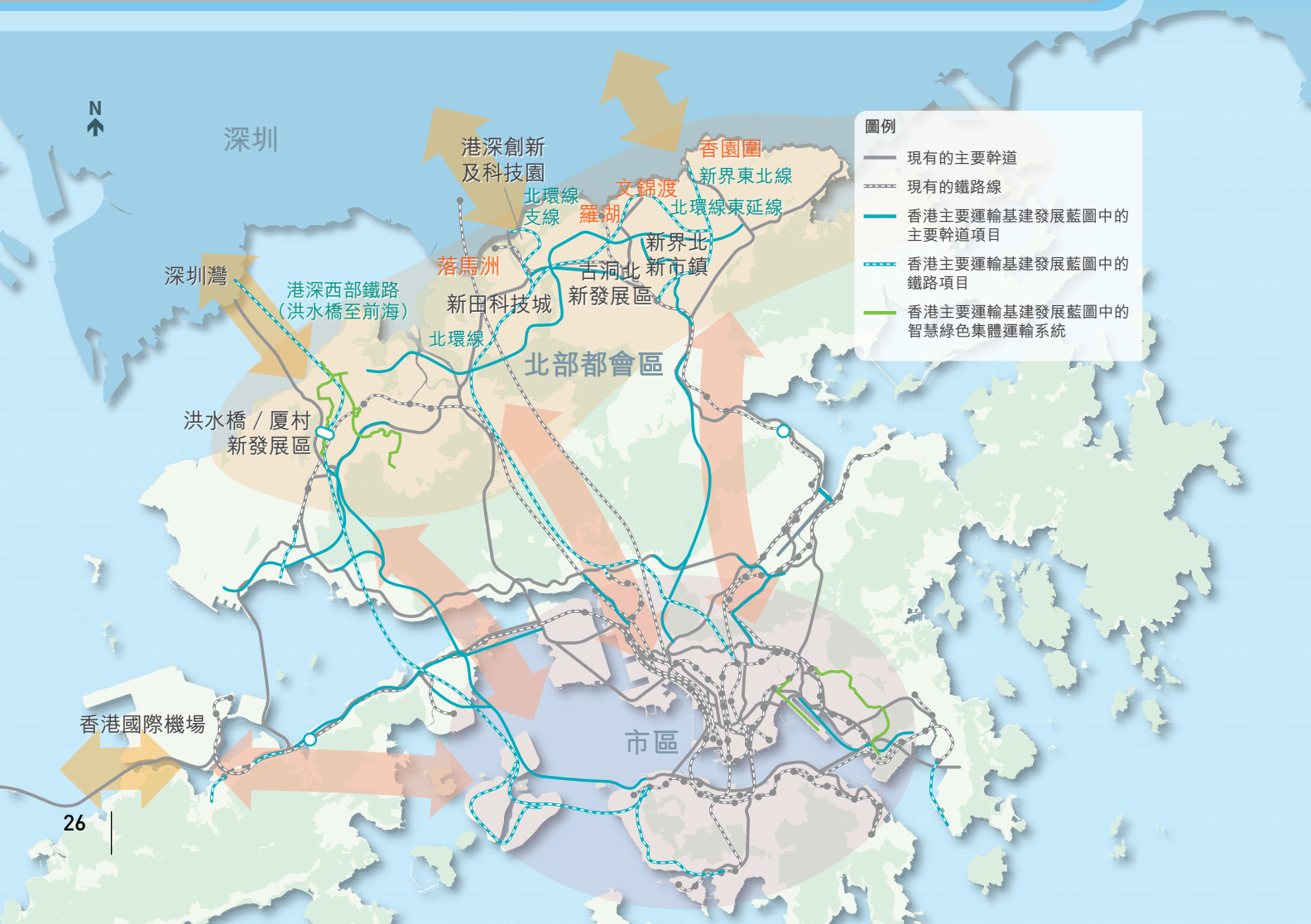
香港地少人多

香港人口密集，山多平地少的地理環境對交通和運輸系統構成不少挑戰。面對龐大的出行需求，主要幹道在繁忙時段的承受能力面臨壓力。此外，由於土地資源有限，隨着車輛數目的持續上升，市民及運輸業界的泊車需求加劇了使用道路空間的競爭。受制於地少人多的先天限制，如何進一步提升運輸效率應對未來需求，將會是關鍵課題。



北部都會區與大灣區的持續發展

國家《十四五規劃綱要》支持香港建設國際創新科技中心，亦提出完善港澳融入國家發展大局、與內地優勢互補、協同發展機制，高質量建設大灣區的策略。為讓香港更好地融入國家



北部都會區與大灣區的持續發展（續）

發展大局，政府於2021年提出了《北部都會區發展策略》，並於2023年公布《北部都會區行動綱領》，進一步勾劃了北部都會區四大區域的策略定位和發展主題，並提出把北部都會區發展成為「國際創科新城」，集優質生活、產業發展和文化休閒於一體，推動更佳的職住平衡和綠色生活的願景。展望將來，北部都會區的發展將大大促進港深之間的交流與合作，並將作為與其他大灣區城市合作的重要平台。

政府一直通過「基建先行」及「創造容量」的規劃方針，以運輸基建驅動發展。考慮到未來北部都會區內的東西方向及跨境連接的運輸及物流需求，政府在《香港主要運輸基建發展藍圖》中建議興建一系列運輸基建項目，包括北環線主線及支線、北環線東延線和新界東北線、港深西部鐵路（洪水橋至前海），以及北都公路等，以貫通北部都會區。新增的運輸基建設施將更便利市民出行，有助推動北部都會區成為驅動香港發展的新引擎。市民亦可更便捷地通過主要幹道及鐵路前往不同跨境陸路口岸，從而提高各口岸之間的通達性和協同效應。

此外，近年港珠澳大橋、高鐵香港段及蓮塘／香園圍管制站等重要策略性跨境基建相繼開通，大大縮短了香港與大灣區其他城市的交通時間。未來，粵港雙方可以根據跨境出行的發展趨勢，適時制訂相應政策，充分發揮這些基建的價值。

在物流發展方面，政府在2023年公布《現代物流發展行動綱領》，提出促進香港現代物流業發展的八大策略和24項行動措施，當中包括加強與大灣區內其他城市的物流合作，以及用好港珠澳大橋以開拓粵西以及廣西一帶的新機遇。政府將會繼續致力拓展香港的貨物腹地，吸引更多貨物以包括陸路在內等不同模式經港中轉。便利香港與大灣區其他城市之間的物流業務順暢運行將會是推動區域經濟高質量發展的關鍵之一。另外，在港深「東進東出，西進西出」的跨境貨運布局下，北部都會區會策略性地布置物流用地在貨運口岸周邊。其中，運輸及物流局會以鄰近深圳灣口岸的洪水橋／廈村新發展區作為試點發展現代物流圈。





應對氣候變化及提高運輸系統的韌性

氣候變化是當前全球面臨的重大挑戰。極端天氣事故可能導致道路交通及公共交通服務突發中斷或出現緊急狀況（例如受颱風吹襲或受暴雨影響），因此運輸系統需具備穩健的抗禦力，以迅速恢復運作並安全地疏散車輛、行人和乘客。香港的運輸系統在抗禦力方面展現出顯著優勢，多元化的公共交通服務能在遇到極端天氣或突發事故時協作互補，減低對乘客帶來的影響，例如於八號熱帶氣旋警告信號懸掛期間，路面公共交通服務（包括專營巴士和專線小巴）基於安全考慮暫停，鐵路服務則會在情況許可下維持有限度的列車服務，再加上一系列交通監察及事故管理系統等，運輸系統能在事故發生後迅速恢復正常運作。未來，香港需要更有效地利用道路資源，提升整體行車安全及交通事故應對能力，促進建設更具抗禦力的運輸系統。





對環境及健康的關注

隨着市民日益重視健康生活方式，步行、騎單車及使用電動可移動工具（例如電動滑板車和電動輔助單車）等主動出行模式的需求亦相應增加。香港在未來需要進一步融合運輸與城市規劃，構建健康活力的城市，提升市民的生活質素。除了一直擴展單車徑網絡和改善步行環境，政府亦同時研究相關措施讓市民安全使用電動可移動工具，以支持市民利用環保而健康的主動出行模式。

運輸的碳排放佔香港碳排放總量約兩成，推廣車輛電動化、發展新能源交通工具及推動主動出行方式有助於減少碳排放及進一步提升空氣質素，為公眾創造更美好的生活環境。



2.3 經濟與科技發展



高效的運輸基建促進經濟發展

高效的運輸基建鞏固了香港作為國際金融中心及貿易樞紐的卓越地位，促進香港作為「超級聯繫人」的角色，並繼續加強在「十四五」規劃框架下「八大中心」的定位，確保香港持續繁榮。此外，香港亦將繼續在交通領域深化與內地，特別是大灣區其他城市的連繫，推動區內互惠合作，為區域發展注入新動能。

隨着內地科技產業的迅速發展，香港可以借助內地在運輸科技應用方面的經驗來提升基建的效率。近年來，內地綜合運用先進科技推動智慧交通基礎設施的建設，構建智能交通系統。政府會持續關注相關技術的發展，保持與周邊城市緊密交流，並在政策層面上做好運輸規劃和頂層設計，在規管層面上發揮更積極的協調和促成角色，以提升技術應用並促進互聯互通。





應用交通運輸相關科技的上升趨勢

全球科技行業的發展步伐不斷加快，實時感知、人工智能、大數據以及自動駕駛等各種技術在運輸領域的應用也在迅速進步。尤其是內地企業陸續推出大語言模型後，人工智能的成本大幅降低，未來的應用將會更廣泛。先進的技術不僅能使香港的運輸系統變得比以往更高效、穩定和安全，還能為新質生產力的發展提供路徑。政府正不斷推進這些技術的應用，例如在合適的路口加設實時交通燈號調節系統，以提升運作效率、減少擠塞和延誤。而因應未來與大灣區其他城市的互動愈加頻繁，跨境車輛的往來亦會進一步上升。應用自動駕駛、車聯網等技術，將有助於解決兩地道路設計標準、法規及駕駛習慣的差異所帶來的挑戰，進而提高跨境交通的效率。通過整合各種數據，這些技術將為市民提供更優質的出行體驗，促進運輸系統的可持續發展。

3. 策略及建議

上述的機遇與挑戰，未來的人口增長和分布，以及社會高齡化的趨勢，將會影響市民對公共交通服務的需求。此外，科技與社會發展正持續改變大眾的出行偏好。

香港獨特的地理條件亦為運輸發展帶來挑戰。由於土地資源有限，我們不得不盡用現有空間，通過優化基礎設施提升運輸效率。與此同時，經濟與科技發展正加速智能運輸系統的廣泛應用與普及，為提升交通管理帶來巨大潛力。

《策略性研究》分析了香港及大灣區內最新的發展規劃、交通習慣調查結果，以及相關持分者的意見，並利用運輸模型評估，確保建議能帶來效益。綜合研究分析，我們確立了香港交通運輸未來的三大主題：

享 · 旅程 ENJOYABLE JOURNEYS

未來運輸政策應着重於進一步提升公共交通服務的質素和效率，一方面繼續發展運輸基建，另一方面則要秉持「以人為本」的理念，優化乘客體驗。此外，運輸政策亦應按行之有效的角色定位繼續促進各公共交通服務之間的協調與良性競爭，以更好地便利市民，強化現時以公共交通為本的出行模式。同時，隨着出行模式的轉變及老年人口比例的增加，我們需更有效地分配運輸資源，並建設「長者友善」的運輸系統。我們亦要把握建設北部都會區的機遇，提升跨境交通服務及設施，讓市民能無縫往返香港和大灣區其他城市，更好地發揮香港作為內聯外通樞紐的作用。

連 · 都市 WELL-CONNECTED CITY

科技的進步和創新正在重塑市民的出行方式。為了把握科技迅速發展的機遇，我們將在軟件及硬件方面提升運輸系統的效率及抗禦力，以應對緊急狀況，並提高有限道路空間的使用效率，滿足持續增加的交通需求。我們將大力推動及應用科技，更好地發揮科技創新在交通運輸層面的引領作用，促進香港運輸網絡的連通性。

活 · 出行 HEALTHY MOBILITY

因應市民追求低碳健康生活的大趨勢及應對氣候變化的需要，我們將致力打造香港成為易行城市，推廣步行、騎單車，以及安全使用電動可移動工具，推動健康出行和減少空氣污染及路邊排放。我們亦會配合環境及生態局和環境保護署在電動和新能源車輛普及化方面的工作，不僅有助於減少碳排放，還能提升市民的生活質素，促進香港實現碳中和。

總括而言，我們將通過「享·旅程」、「連·都市」和「活·出行」這三大主題，提升公共交通服務質素，促進城市的可持續發展，達致「落實以人為本、強化內聯外通、促進高效出行、擁抱綠色生活」的願景。

圍繞上述三大主題，我們制定了以下六大策略，並提出25項建議：



享 · 旅程 ENJOYABLE JOURNEYS





3.1 享·旅程

香港高效的公共交通服務一直位居世界前列，並作為支撐經濟活動及維持香港國際競爭力其中一個重要的核心基礎。為迎接各新發展區及大灣區融合帶來的戰略機遇，以及面對未來社會高齡化趨勢的結構性挑戰，香港有必要進行具前瞻性的檢視，讓交通服務保持優質高效，鞏固本港的樞紐角色。

現行政策及措施

為滿足市民日益增長的出行需求，政府一直推行一系列政策及措施，提升運輸效率和便利性。具體措施包括：

持續推展運輸基建：政府一直致力透過發展運輸基建，提升香港整體競爭力及鞏固其國際樞紐地位。香港地理優勢獨特，為有效促進人流和物流，政府一直在運輸基建規劃上逐步加強本地南北「縱」向的交通連接，以及東西「橫」向的地區連繫。目前，鐵路網絡的總長度已達至270公里，而主要幹道網絡的總長度已達至265公里，縱橫有序，四通八達。隨着六號幹線（包括中九龍繞道及將軍澳—藍田隧道）將於2026年全線通車，市區內高效連通的道路網將會邁向新里程。此策略性基建進一步打通東西南北走向的交通脈絡，為香港的高效運轉注入新動力。

1910年通車的九廣鐵路（即現時東鐵線），標誌着本港鐵路發展的開端。因應社會發展，政府自六十年代起持續進行鐵路發展研究，適時制定發展策略，確立「以鐵路為骨幹」的公共運輸政策方針，以提升運輸效率，滿足發展步伐。時至今日，香港的鐵路網絡已形成「三縱四橫」的鐵路布局。「三縱」包括由羅湖至金鐘的東鐵線、荃灣至港島南的荃灣線與南港島線，和接通國家高鐵網絡的廣深港高速鐵路香港段，形成三條南北走向的鐵路走廊。而「四橫」指柴灣至堅尼地城的港島線、將軍澳至九龍中的將軍澳線及觀塘線、中環至機場的東涌線、以及屯門至馬鞍山的屯馬線所構成的四條東西鐵路走廊。而現有東鐵線及屯馬線已經將北部都會區與市區連接起來，方便市民往返。

為進一步提升香港的運輸基建網絡，政府於2023年12月公布《香港主要運輸基建發展藍圖》，為香港未來的運輸基建發展訂立規劃框架，宏觀勾劃並提前布局，應付直至2046年及以後的運輸及物流需求。其中，北部都會區內的東西連接及跨境聯繫，以及該區與市區之間的南北連接，將尤其重要。

按公共交通服務的角色及定位進行運輸規劃：香港的公共交通服務以多元化和高效見稱。整個公共交通系統按其服務功能定位各司其職，並持續拓展服務範圍。其中，鐵路作為骨幹，提供高載客量和快捷的服務，於2024年佔本地公共交通乘客人次約四成。專營巴士則是載客量最高的路面集體載客運輸工具，能有效應對需求改變，服務未有鐵路直達的地區及新發展區，並提供接駁至鐵路網絡及跨區服務，於2024年的乘客人次佔比約三成。另外，輕鐵在新界西北地區扮演雙重角色，不單為屯馬線乘客提供接駁服務，同時也是區內重要的路面軌道交通工具。公共小型巴士則為乘客量較少或不宜使用高載客量交通工具的地區，提供輔助接駁服務，能夠相對靈活地滿足不同需求，於2024年乘客人次佔比約一成多。

2022年交通習慣調查



相較「2011年交通習慣調查」，旅客使用公共交通的頻率明顯提高，鐵路及專營巴士是最多旅客選用的交通工具。

其他公共交通服務亦各自擔當重要的輔助角色，例如非專營巴士在繁忙時段紓緩市民對專營巴士和專線小巴的服務需求，並在兩者行走並不符合營運效益的地區提供服務。電車作為具有香港歷史特色的環保交通工具，在港島北岸行走，提供零排放及票價相宜的服務。的士則提供個人化點對點交通服務。渡輪為離島提供必需的對外客運服務，並為穿梭維港兩岸的乘客提供另一項選擇（包括主要屬觀光及旅遊性質的水上的士）。政府會持續致力提升渡輪服務質素，包括資助部分營辦商購置更環保和設備更完善的新型船隻。

持續優化公共交通服務：在維持可持續發展的大前提下，我們會進一步優化各種公共交通服務，包括繼續擴展鐵路網絡、規劃合適的專營巴士路線接駁至鐵路網絡及提供跨區服務、規劃和開辦新專線小巴路線，並同時繼續推動紅色小巴轉為綠色專線小巴營運，以提供較穩定及規範的服務。輕鐵和電車將在其營運區域內，繼續其角色與功能。而就的士服務而言，為提升整體服務質素和促進行業的可持續發展，我們推出的士車隊制度，逐步令整個業界的管理變得更專業和系統化，為乘客帶來更優質的服務，並立法強制所有的士必須在車廂內安裝行車記錄系統，而的士司機亦須提供電子繳費媒介。此外，政府亦已訂定規管網約車服務的法律框架，並將透過附屬法例和牌證要求訂定各項規管細節，預計首批持牌網約車平台最快可於2026年第四季內開始營運，為乘客提供更多合法合規的個人化點對點公共交通服務選擇。這些措施將有助維持一個高效、環保且多元化的公共交通系統，滿足市民和遊客的出行需求。



逐步升級跨境交通設施：跨境出行的需求持續增長，為運輸基建及公共交通服務同時帶來機遇和挑戰。為回應持續上升的需求，我們一直提升口岸設施及相關交通配套，令跨境旅程更便捷。以近年啟用的香園圍管制站為例，其「人車直達」的設計概念及多元化的公共交通服務深得旅客青睞。另外，港珠澳大橋及高鐵等策略性跨境基建相繼啟用，跨境連接亦因此提升至更高水平。

持續優化「港車北上」及穩步推行「粵車南下」：「港車北上」自2023年7月實施以來，大幅提升香港市民到廣東省作短期商務、探親或旅遊的便利性，廣受市民歡迎。粵、港兩地政府一直密切留意其實施情況，適時推行優化措施，例如在申請方面，提升每個工作天接受申請的數目，並設有遞補機制，以充分利用未獲分配的申請名額；延長提交申請時段，讓申請人有更充足時間準備申請文件；而合資格的申請人更可在無須參與電腦抽籤的情況下，提交續期申請。在驗車方面，便利所有申請人在香港進行符合內地規定的車輛查驗，並讓合資格的申請人於兩年內再次提交申請時，豁免進行車輛查驗。在預約出行方面，延遲登記及取消預約出行的期限，並由2025年9月開始於逢星期二和星期三取消預約出行的要求（指定日子除外），進一步便利申請人彈性出行。而剛於2025年11月開始穩步推展的「粵車南下」，則是與「港車北上」的互惠安排，便利兩地市民互訪，促進雙向奔赴及開啟內地居民訪港的新模式，促進大灣區融合，同時讓香港百業受惠，粵、港政府會持續優化相關安排。



香園圍管制站

提升長者出行體驗：香港的公共交通系統一直重視長者的需要。各公共交通服務營辦商均有提供不同的無障礙或關愛設施。

- **鐵路服務：**所有港鐵車站及輕鐵站皆設有最少一種無障礙通道設施⁵，並於所有列車⁶的每卡車廂設有優先座位。此外，香港鐵路有限公司（港鐵公司）推出了專為長者和有需要的乘客而設計的「關愛共乘」手機應用程式，設有特大圖示並支援語音輸入的「行程指南（簡易版）」，方便乘客可查閱路線指南、「快捷出站」，及車站無障礙設施和升降機實時運作情況等資訊。2024年推出的升級版「關愛共乘」手機應用程式更提供「輪椅活動摺板預約服務」及供聽障人士使用的「非緊急站內求助」⁷等功能，方便長者及有需要的乘客使用港鐵服務。
- **專營巴士：**截至2025年底，除部分行走南大嶼山的巴士路線因受地形限制而不適宜使用低地台巴士外，所有專營巴士已配備低地台供輪椅上落。大部分專營巴士均已在近落車車門位置設有優先座位，而個別專營巴士營辦商亦推出簡易版手機應用程式，以較大的字體和更高的畫面對比度展示實時到站時間，並以簡潔的方式呈現多項手機應用程式功能，方便長者查看和使用。
- **電車、專線小巴、的士及渡輪：**香港電車有限公司（電車公司）已於2025年中在車廂內近落車門位置設優先座位。政府亦透過不同措施鼓勵專線小巴及的士業界積極考慮採用方便長者的車款。另外，在的士車隊制度下，每支車隊必須提供一定數量的可供輪椅上落的士，以便利輪椅使用者。至於渡輪，大部分專營及持牌渡輪碼頭的入口處均設有求助電鈴及較寬闊的入閘機，方便長者及使用輪椅的乘客。

整體而言，有關的長者友善設施持續推展，以照顧長者的日常出行需要，方便他們參與和融入社區。我們會繼續積極探討並採取長者友善的措施，便利長者及不同年齡的有需要人士。



⁵ 例如客用升降機、輪椅輔助車、輪椅升降台或斜道

⁶ 東鐵線頭等車廂、機場快線及迪士尼線除外

⁷ 目前適用於鰂魚涌站及觀塘線

樞紐匯聚 內外連通迎機遇

策略

1

2022年交通習慣調查



調查顯示，最多受訪者支持的紓緩交通擠塞措施是
增建道路或鐵路 (30%)
和限制車輛發牌數量 (21%)。

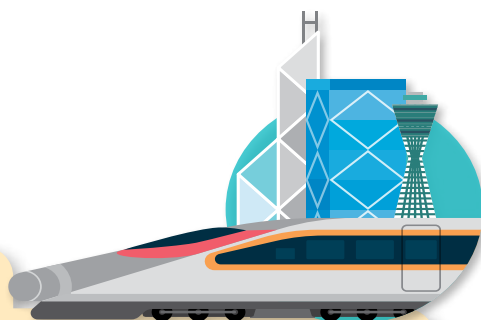
香港的交通網絡四通八達，運輸基建和公共交通服務把整個城市以高效便捷的方式連繫起來。放眼未來，為鞏固香港作為大灣區對外門戶及國際樞紐的獨特地位，政府將堅定推展前瞻性的基建規劃，致力構建更完善的鐵路及主要幹道網絡。同時，我們亦需要在跨境公共交通服務及政策層面上，進一步提升香港與大灣區其他城市的交通連接。我們亦會把握北部都會區的發展機遇，在合適的新發展區構建交匯樞紐，提升轉乘體驗，促進交通服務與城市發展的有機融合。

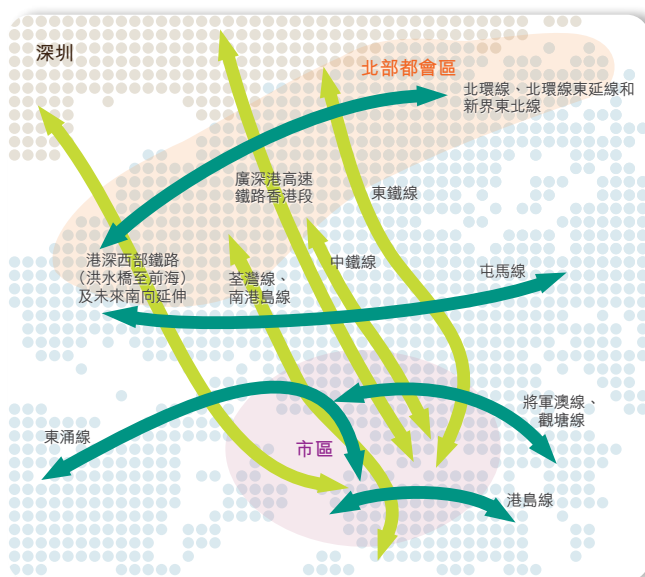
以運輸基建驅動發展

建議 1

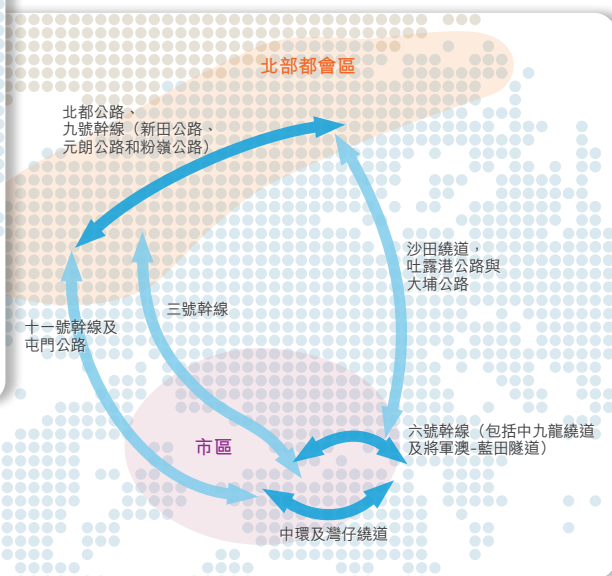
擴展運輸基建，建設內外連通網絡

政府將有序落實《香港主要運輸基建發展藍圖》中的一系列策略性項目，全面優化全港交通布局，並促進跨境連接。鐵路方面，興建中的北環線，及未來的北環線東延線和新界東北線，將為北部都會區打造一條東西橫向走向的鐵路骨幹，為新界東與新界西提供鐵路連接，並連通屯馬線及東鐵線，形成鐵路環網，加強鐵路系統的韌性。同時，未來的中鐵線，以及港深西部鐵路（洪水橋至前海）及未來南向延伸，將形成兩條縱向南北鐵路走廊，連接北部都會區與市區。結合現有、興建中與未來的鐵路線與智慧綠色集體運輸系統後，最終形成「五縱五橫」且高韌性的鐵路環網，為市民提供四通八達，穩定可靠的鐵路服務。





「五縱五橫」鐵路布局



「三縱三橫」道路布局



「八縱八橫」運輸基建布局

至於未來香港的主要道路，將會形成一個「三縱三橫」大布局。「三縱」指三大南北縱向走廊，包括（1）透過未來的十一號幹線及現有屯門公路，帶動新界西北往來市區的西部走廊；（2）中央主軸包含大欖隧道的三號幹線，提供快捷的南北通道；及（3）透過未來的沙田繞道，連同現有吐露港公路與大埔公路，完善東部縱向連接的東部走廊。「三橫」則指三大東西橫向主軸，包括（1）六號幹線（包括中九龍繞道及將軍澳－藍田隧道）；（2）中環及灣仔繞道及（3）未來的北都公路，加上整合現有九號幹線（包括新田公路、元朗公路和粉嶺公路）。結線成網，「五縱五橫」鐵路疊加「三縱三橫」主要道路將形成「八縱八橫」的交通網絡，總體布局經緯有序，貫通北部都會區與市區，提升本港各區及與大灣區其他城市的連繫，驅動香港長遠發展。

按照共同構建「軌道上的大灣區」的願景，香港特區政府與深圳市人民政府設立了「港深跨界軌道基礎設施建設專班」，攜手推展港深西部鐵路（洪水橋至前海）和北環線支線兩個跨境鐵路項目，以提升港深西部及中部跨境客運服務的能力和水平。配合「一地兩檢」的通關安排，這兩個項目將全面打通港深地鐵網絡，顯著提升兩地人員跨境往來的便利性和體驗。除此以外，市民及旅客將來亦可使用未來的北環線東延線及新界東北線前往文錦渡口岸及香園圍口岸，促進港深往來。



在《香港主要運輸基建發展藍圖》的規劃中，政府建議一系列與擬議交椅洲人工島相關的運輸基建項目，包括港島西至洪水橋鐵路及港島西至大嶼山東北連接路，以連繫北部都會區和市區，並加強大嶼山及香港國際機場的對外連接，而港島西至大嶼山東北連接路亦會成為第四條連接港島的過海行車隧道，減輕現有三條過海隧道的壓力。由於交椅洲人工島填海工程現階段未有明確的推展時間表，我們需檢視上述運輸基建項目的規劃和推展安排，例如研究如何提升機場與市區和北部都會區的鐵路或其他集體運輸交通工具接駁。



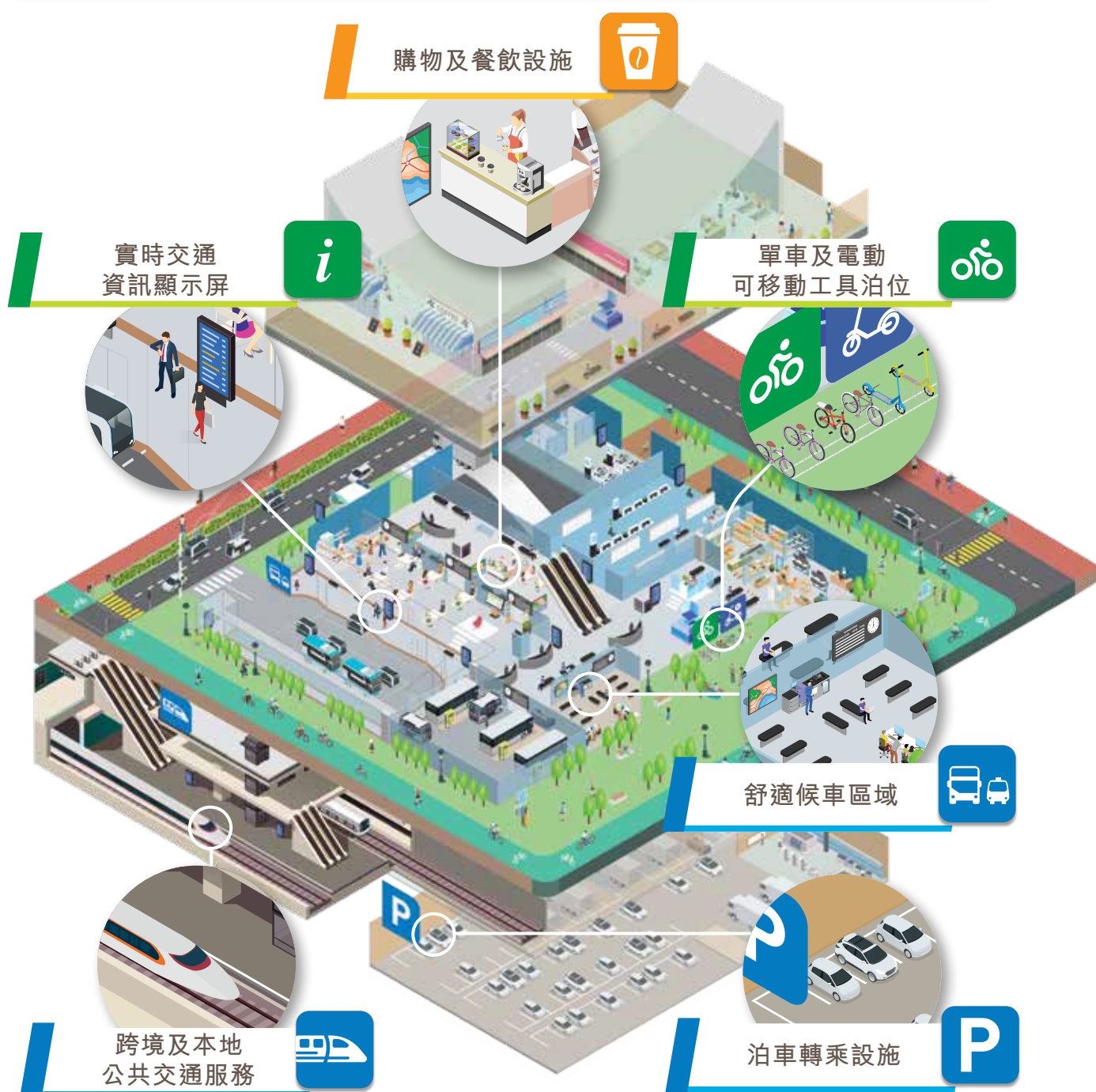
香港西九龍站

過海交通方面，自三隧實施分時段收費後，已有效理順過海交通的流量，善用三隧的容車量。隨着經濟及社會發展，我們預期過海交通的壓力會持續增加。因此，除了監察過海交通及接駁道路的情況，適時推出適切的交通管制和行政措施外，我們亦會考慮在未有交椅洲人工島發展下不同工程方案，以加大連接港島的過海行車隧道容量，當中會仔細研究與不同方案相關的運輸需求、技術可行性、運輸及成本效益，以及政府的財政狀況等。

建議 2

建設新一代「運輸交匯樞紐」

為更好地發揮上述運輸基建的便捷性，我們將建設新一代「運輸交匯樞紐」，引入以乘客為本的設計理念和智能化管理，便利乘客高效和舒適地轉乘多種模式的公共交通，兼且帶動樞紐周邊的協同發展，建立更宜居的社區。



新一代「運輸交匯樞紐」概念圖

主要特點與策略定位

智能化與可持續性：「運輸交匯樞紐」將軟硬件兼備，在策略性發展位置，提供交通硬件配套設施之餘，亦會採用數字化管理（如提供實時車流及人流數據、泊車位剩餘數量及整合公共交通服務資訊等）便利市民出行。乘客亦可以獲取跨境交通的班次及到站時間等資訊，方便計劃跨境行程。為配合城市的可持續發展，「運輸交匯樞紐」內會安裝適量的電動車充電基礎設備。此外，「運輸交匯樞紐」亦會設置單車泊位和電動可移動工具儲存設施或停泊位置等配套，鼓勵市民使用公共交通服務並以主動出行的模式作首／尾程接駁，減少使用私家車。

多模式交通整合：「運輸交匯樞紐」以高效轉乘不同公共交通服務及便利本地和跨境往來為目標，整合各類服務（例如鐵路、專營巴士、公共小巴、的士及跨境巴士）及泊車轉乘設施，連接單車網絡及全天候行人通道，完善首／尾程的接駁，並提供無障礙設施及舒適的候車區域，提升轉乘效率與舒適度，打造以乘客為本的出行環境。

城市經濟與生活樞紐：「運輸交匯樞紐」將位處策略性發展中心，按「一地多用」原則，打造為區內經濟與生活核心的一部分，結合商業配套（如零售、餐飲），使其作為「一站式」的運輸系統交匯點，以最高效的方式匯聚和分流乘客之餘，亦與市民的日常生活和各種活動相結合，進一步提升出行體驗，同時推動周邊地區的發展，創造以「運輸交匯樞紐」為中心的經濟圈和生活圈。



實踐策略

規劃「運輸交匯樞紐」的時機與布局，是落實此建議及實現成本效益最大化的關鍵考量。就時機而言，「運輸交匯樞紐」的建設應與有關的新發展區同步推進，與大型基建設施及土地規劃緊密結合。布局方面，我們建議於北部都會區東、中、西部的合適地點設置「運輸交匯樞紐」，深化本地與深圳運輸基建布局的協同效應，構建內外連通網絡，亦能促進香港各區的連繫。



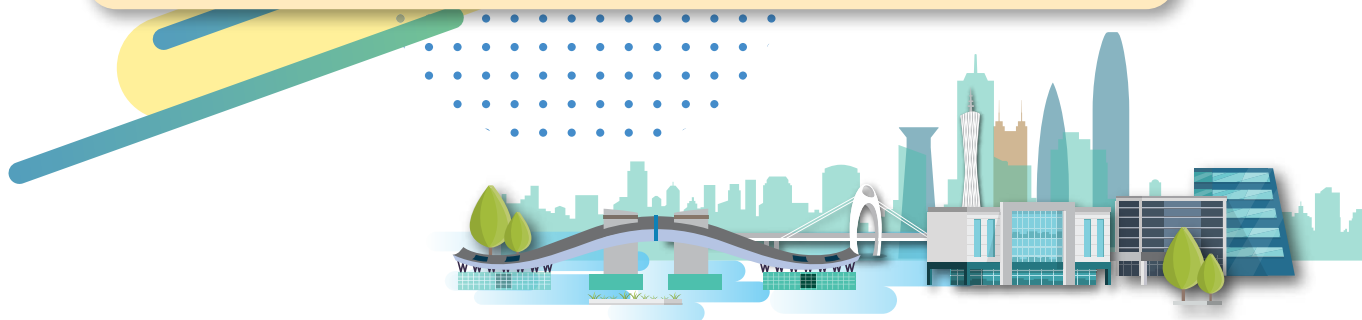
洪水橋鐵路站：洪水橋／厦村新發展區擁有靠近深圳灣口岸及毗鄰前海合作區和南山區的地利，將匯聚屯馬線及規劃中的港深西部鐵路（洪水橋至前海）。我們建議將洪水橋鐵路站一帶建設為新一代「運輸交匯樞紐」，無縫連接不同的公共交通服務，並會配備泊車轉乘、單車泊位及電動可移動工具儲存設施或停泊位置等配套設施，提升轉乘的便捷性。此外，該樞紐將提供與市民出行相關的實時信息，並結合附近發展項目內的購物及餐飲設施等，滿足乘客出行及生活上的各種需要。

其他鐵路站：北部都會區擁有多個跨境陸路口岸，其中北環線支線將可接駁至新皇崗口岸，而擬議的北環線東延線和新界東北線亦計劃分別接駁文錦渡口岸及香園圍口岸。我們會研究在未來北環線主線和支線的交匯點（即新田鐵路站附近），以及文錦渡口岸和香園圍口岸附近一帶興建「運輸交匯樞紐」，讓這些和內地緊接的重要發展區域配備便利乘客的轉乘設施，結合跨境及本地公共交通服務，擴大港深一小時通勤網絡的覆蓋面。



我們正積極與相關政策局／部門及有關機構就預留空間設置「運輸交匯樞紐」進行討論，務求盡早將構思融入合適的新發展區或其他發展項目規劃中，配合區內運輸基礎設施進度逐步落實。至於現時已發展的區域，我們會利用市區舊區更新或規劃大型建設項目的契機，持續探討在具地理優勢的位置引入「運輸交匯樞紐」概念的可行性。舉例而言，我們將探討利用紅磡站周邊及海濱用地重新規劃的機會，以優化紅磡站及附近交通配套，包括提升行人暢達度、加設舒適的候車區域和實時交通信息顯示屏等。

我們亦會爭取優化現有公共交通服務的配套，加入更多「以人為本」的元素，以滿足市民對公共交通服務持續進步的期望，例如研究優化大欖隧道轉乘站的候車環境。



促進與大灣區其他城市的交通連繫

在大灣區的發展戰略下，香港與大灣區其他城市交流日益密切，預計未來每日通勤、即日往返等高頻跨境流動將持續增長。參照規劃署的跨界運輸模型，並綜合考慮香港和內地的最新運輸基建規劃，我們對未來跨境出行需求的增長趨勢進行了評估。

根據估算，長遠經各陸路口岸的跨境出行需求，將由2025年日均77萬人次持續增長，並可能增至2046年以後大約140萬人次或以上，反映未來對跨境基建持續投入的重要性。同時，各類跨境及本地公共交通服務需要繼續擔當其角色，以滿足不同的出行需要。基於上述的趨勢評估，我們宏觀檢視了各種跨境公共交通服務的角色定位，並就相關服務、基建配套設施及政策等方面提出建議。



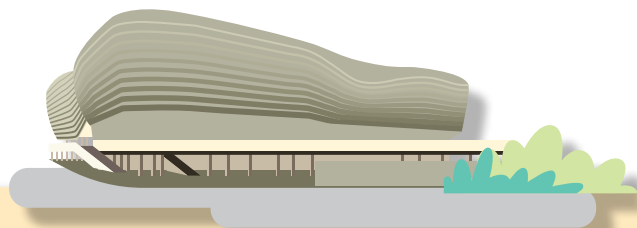
自2023年全面恢復與內地通關後，跨境旅客的出行特徵因新口岸的啟用以及出行目的的改變而與疫情前有所不同。為了研究最新的情況，我們選擇了四個邊境管制站（深圳灣口岸、落馬洲支線管制站、落馬洲管制站及香園圍管制站）進行調查，成功訪問了1 200位跨境旅客。除了研究旅客出行模式外，亦針對旅客選擇不同模式的考慮因素，以及未來跨境交通服務的期望，作為制訂長遠策略的參考。



建議 3

優化陸路口岸交通設施規劃及布局

特區政府一直和深圳市政府緊密合作，以前瞻性的策略，配合深港兩地陸路口岸基礎建設提升和通關模式深化改革，致力提升通關能力、通關便利化水平和交通服務，以促進人員、物資高效便捷流動。政府會以增強香港和其他大灣區城市的連繫為核心目標，積極優化陸路口岸的整體規劃與布局，致力為乘客提供更高水平的口岸設施和相關交通配套，包括多元化的公共交通服務，令跨境旅程更舒適和更切合乘客的需要。特區政府和深圳市政府現正推展皇崗口岸及沙頭角口岸的重建工程。



重建皇崗口岸

位於深圳市內的皇崗口岸大樓正原址重建，特區政府會在新皇崗口岸大樓內設立港方口岸區。重建後的皇崗口岸將實施「一地兩檢」及嶄新的「合作查驗、一次放行」通關模式，進一步提升旅客通關體驗和效率。配合深港貨運「東進東出、西進西出」的優化布局，連接深圳中部的新皇崗口岸將專注提供旅檢服務，成為深港之間重要的24小時客運陸路口岸。

藉着皇崗口岸重建計劃，兩地政府將全面提升口岸處理能力。新口岸將設置134條「合作查驗」自助通道及68個傳統人工櫃檯，較現時落馬洲口岸的39條傳統e-道及45個傳統人工櫃檯大幅增加，預計每日可處理約20萬人次的通關流量。待北環線支線開通後，處理能力更可提升至每日約30萬人次。

重建後的新皇崗口岸，私家車及過境巴士檢查亭，會由現時落馬洲口岸的20個，增至26個，預計每日可處理約一萬五千架次的跨境車輛。同時，新口岸大樓的港方口岸區亦將設有公共運輸交匯處，並按照提供多元跨境交通系統的原則進行規劃。我們正研究相關公共交通服務安排，方便市民前往新皇崗口岸。

重建沙頭角管制站

為了提升通關效率，特區政府和深圳市政府於2024年達成共識，以「跨河建」的安排重建沙頭角口岸，即雙方同步建設橫跨沙頭角河的旅檢大樓，以河中心為界緊鄰佈置各自的旅檢查驗通道。

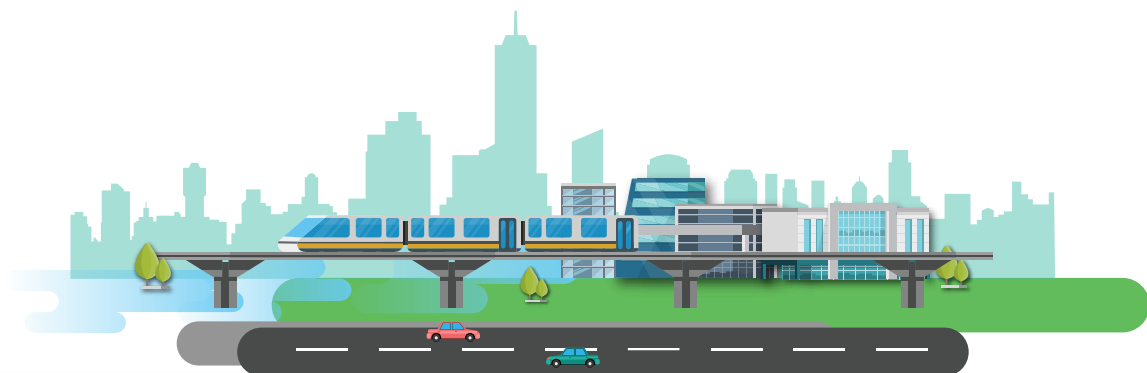
重建後的沙頭角口岸將成為純旅檢口岸，取消貨檢功能以配合落實跨境貨運「東進東出、西進西出」的布局，並會實施「合作查驗、一次放行」的通關模式。藉着口岸重建，沙頭角口岸的設計旅客處理能力將會提升至單日四萬人次。

特區政府及深圳市政府會定期舉行會議，督導不同口岸規劃及建設項目。就上述口岸提升及重建工程計劃，運輸署會全力配合和支持，規劃和訂定合適的公共交通服務安排。

此外，高鐵香港段自2018年開通以來，客量持續增長，站點和班次數量亦不斷提升。由2026年1月26日起，高鐵西九龍站新增16個直達站點，令直達站點總數增至110個，促進香港與內地的深化交流。香港西九龍站是訪港旅客佔比最高的陸路管制站。在2025年，香港西九龍站平均每日出入境人次達到8.5萬，其中往來港深旅客佔近六成，反映港深兩地日常跨境往來的龐大需求。我們會繼續研究再增加直達站點和提升高鐵乘車的靈活性（尤其是短途列車），亦會持續檢視以優化香港西九龍站的配套設施，包括提升票務大堂、候車大堂等位置的布局，以及車站內的商鋪、座椅等設施，滿足長遠的乘客需要和高鐵發展。此外，為便利航空和鐵路乘客的轉乘，政府正推動在高鐵西九龍站與機場快線九龍站之間，於2027年試行以自動駕駛車輛試運行李，日後亦希望能載客。



廣深港高速鐵路香港段



長遠而言，擬議的北環線東延線及新界東北線亦會連接文錦渡口岸及香園圍口岸，進一步打通口岸與香港各區的接駁。連同港深西部鐵路（洪水橋至前海）和北環線支線兩個跨境鐵路項目，**未來北部都會區內有鐵路覆蓋的陸路口岸，將由現時羅湖及落馬洲支線兩個口岸大幅增加至六個，預期能更有效分流旅客使用各口岸，促進港深融合發展。**我們會持續檢視各個口岸的使用情況，並在邊境管制站設施容許的情況下，規劃更多連接口岸及不同地區的公共交通服務，以完善服務覆蓋範圍，讓市民可以更便捷往來口岸。

另一方面，跨境巴士也是一種受歡迎的跨境道路客運服務，為團體提供包車租賃或向公眾提供設有固定班次及路線站點的公共巴士服務，讓乘客獲得相對快捷及舒適的乘車體驗。隨着大灣區城市的市民在工作、學習、生活、娛樂消閒等各方面更緊密的聯繫，跨境巴士將會迎來新機遇，例如為大灣區其他城市的居民提供參與在香港舉行之大型活動（包括在啟德體育園區內的大型體育盛事和演唱會活動等）的跨境接送服務，以及為香港居民前往大灣區其他城市的大型商圈提供點對點巴士直達服務。政府會繼續與廣東省政府及大灣區各市政府保持密切溝通及聯繫，為跨境巴士提供合適的營運環境，提升營運彈性及效率。



我們將持續監察跨境巴士服務，透過分析跨境出行需求，以及加強與交通運輸機構、粵港澳出入境、旅遊部門的數據溝通，定期評估客流需求、出行目的地、以及高峰時段與假日的變化趨勢等。另外，為提高跨境巴士營運靈活性，我們與內地／澳門當局密切聯繫，研究設立動態配額調整機制，除假日或大型活動額外派發配額外，如遇突發狀況，可按實際乘客需求彈性處理配額及通關情況，並鼓勵跨境巴士營辦商協調運力及資源，提升企業之間的協同效應，靈活調配車輛及配額，進一步提升運力。與此同時，粵港澳三地運輸管理部門亦可設立協作機制，透過聯合工作小組，與跨境巴士服務營辦商定期檢視／提升跨境巴士的服務及旅客出行體驗。為進一步加強資訊發放，我們將善用社交媒體、應用程式、於官方平台及借助傳媒提前公布跨境出行預測及建議出行時段等，讓乘客更好規劃行程，優化旅客體驗。綜合而言，我們將透過定期監測及需求預測，提前規劃跨境巴士路線和適時優化口岸的跨境巴士配套設施以配合營運需要，並探索智慧調度與技術的應用，進一步提高營運效率。



目前，香港在香港園圍管制站、港珠澳大橋香港口岸及香港西九龍站等地點均設有公眾停車場，為本地的非跨境私家車提供泊車位，廣受市民歡迎。未來，政府將在確保公共交通服務為主導的前提下，於不同跨境軸線鄰近口岸的位置（例如未來北環線支線的站點），適度增加公眾泊車位供應。

為提升旅客出行體驗及各陸路口岸的可達性，我們建議於進行口岸規劃及檢討現有口岸交通配套安排時，在合適的情況下引入「運輸交匯樞紐」的概念或與鄰近的樞紐進行協調。在持續提升硬件設施之餘，強化各項公共交通服務及配套服務，並配合便利的轉乘安排，方便市民往來市區和口岸。

推動促進大灣區互聯互通的相關政策

除了運輸基礎設施等硬件上的聯通，我們亦要秉持「政策創新」的思維，在制度上拆牆鬆綁，推進大灣區互聯互通。

建議 4

便利跨境車輛

粵、港政府共同制訂穩妥推展「粵車南下」的實施安排，以做到有序推展、用家歡迎、市民安心、社會受惠。在「泊車轉機」、「泊車轉乘」方面，香港機場管理局在港珠澳大橋香港口岸的自動化停車場已由2025年11月起提供入境前的「泊車轉機」安排，並於2026年啟用「泊車轉乘」安排。而由2025年12月起，獲批的廣東私家車已可經大橋入境香港市區，每日配額為100輛。「粵車南下」首先開放予廣東省四個城市（廣州、珠海、中山和江門）申請。兩地政府已計劃在半年內逐步推展至廣東省其他城市，並會視乎實際推行情況、用家和市民適應程度，以及配套設施的提升狀況，持續檢視和商討有序增加名額。



港珠澳大橋香港口岸車輛通關廣場



粵港澳三地交通往來日趨頻繁，為方便駕駛者和更有效回應與日俱增的跨境出行需求，政府一直積極提升相關的牌證服務，優化申領「封閉道路通行許可證」及「國際通行許可證」的程序及要求。由2025年10月起，我們已豁免參與個別合適跨境駕駛計劃的車輛（例如「港車北上」以及「粵車南下」計劃）申請「封閉道路通行許可證」的相關要求，並可在接獲運輸署發出的「電子批准信」後，隨即在網上預約出行。而由2026年1月起，「封閉道路通行許可證」的最長有效期由原本12個月延長至60個月，以配合各跨境配額計劃的有效期，免卻持證人每年續期的需要。而隨着更多跨境交通措施落實推行，我們推出電子「國際通行許可證」和「封閉道路通行許可證」，並簡化申領流程，以及讓申請人領取電子許可證並自行列印。



運輸署正積極研究就粵港澳三地商用車輛駕駛執照互認的可行性，並將進一步與兩地政府商討相關細節，目標在2026年取得具體成果，以期於2027年落實有關安排。

粵港雙方會繼續合作在跨境通行政策上革新，就不同跨境車輛（包括跨境私家車、跨境巴士、跨境貨車等）適時推行相關新措施。

建議 5

推進大灣區城市公共交通資訊互通

為進一步提升跨境交通的便利性，政府將加強與內地及澳門政府合作，推動大灣區公共交通相關資訊的互聯互通。例如，我們可以透過數據共享，讓市民和旅客可利用各地政府轄下的流動應用程式、網頁或小程序顯示連接深圳、珠海、澳門和香港各陸路口岸的公共交通資訊及道路狀況，便利市民和旅客輕鬆獲取實時跨境公共交通資訊，特別於出入境高峰時段更好規劃行程。我們會透過粵港共建智慧城市群專責小組加快與相關單位的對接工作，並訂立資訊互通的細節安排。



智慧綠色 多元交通利民生

策略

2

市民的生活和工作模式隨着科技發展而改變。社會高齡化及氣候變化對運輸系統的挑戰亦是重要課題。香港的公共交通服務必須與時並進，把握科技迅速發展的機遇，逐步降低車輛碳排放，並引入智能、綠色、高效、靈活的多元交通服務，有效分配運輸資源以滿足持續增加的出行需求，並配合於2050年前邁向碳中和的目標，惠及民生。

推動綠色公共交通服務

為應對氣候變化，政府會引入先進技術推展綠色運輸，構建高效及環保低碳的公共交通系統。

建議 6

推展「智慧綠色集體運輸系統」

與傳統鐵路系統相比，擁有創新技術的「智慧綠色集體運輸系統」將可提供綠色、高效、低建設成本、低營運成本、高靈活性和方便快捷的公共交通服務，作為補足重鐵網絡和專營巴士之間的中運量運輸系統角色，可以滿足每小時單向約一萬人次的載客需求。該系統注重採用節能技術，以盡量減少能源消耗，實現環保高效的交通模式。一般來說，系統不需要架空電纜等設施，而且個別系統可不需要鋪設實體軌道，爬坡能力更強，在規劃及營運上較傳統鐵路更有彈性。預期引入智慧綠色集體運輸系統可大大降低建設和營運成本及建造時間，在成本效益上具有優勢。除此以外，系統亦可採用車外收費系統，令上落車更快速便捷。



政府正全力推展在東九龍、啟德、洪水橋／厦村新發展區以及南港島線（西段）項目引入智慧綠色集體運輸系統。不同地區的智慧綠色集體運輸系統，共通的關鍵字是「綠色」與「智慧」，並會因地制宜，按地區不同的工程挑戰與需求，選用合適的技術方案，並以政策及技術「雙創新」的思維推展項目，爭取早日落成。



「智慧綠色集體運輸系統」效果圖

建議 7

配合政府的政策措施，發展綠色運輸並鼓勵使用新能源交通工具

政府一直致力推動綠色運輸，並在2024年12月公布《公共巴士和的士綠色轉型路線圖》，具體闡述巴士和的士綠色轉型的未來路向和政策目標。主要的措施包括在新能源運輸基金預留約4億7,000萬元資助專營巴士營辦商購置約600輛電動巴士，以及1億3,500萬元資助的士業界購置3 000輛電動的士。此外，政府正推行不同的先導試驗計劃，涵蓋氫燃料電池雙層巴士、電動公共小型巴士、電動渡輪和混合動力渡輪等。政府會繼續積極鼓勵各公共交通服務營辦商配合綠色運輸的發展，使用新能源交通工具，從而構建可持續發展的社區，為市民提供更健康的生活環境。



優化個人化點對點交通服務

個人化點對點交通服務在公共交通服務中扮演輔助角色，滿足乘客不同的出行需要。現時，個人化點對點公共交通服務由的士提供，佔整體公共交通服務乘客人次約6%。隨着科技進步和出行模式改變，除了在街上截乘的士，現時本港市民和旅客亦會通過網約平台預約的士或私家車出行。根據運輸署委託顧問公司於2024年底至2025年初進行的需求調查結果顯示，每日個人化點對點交通服務的乘客量約為88萬人次，的士和網約車分別佔約69萬人次和19萬人次。換言之，在每五程由個人化點對點交通工具提供的服務當中，約一程由網約車提供，反映社會對網約車服務有一定需求。就此，政府提出網約車服務的規管制度，要求提供網約車服務的平台、車輛及司機均須領取合適的牌證，為市民提供更多安全、合法合規和多元化的出行選擇，同時兼顧整體個人化點對點交通服務行業的健康和有序發展，締造良性競爭環境，以期為行業帶來全新氣象，達致多方共贏。長遠而言，在的士和網約車服務優勢互補下，可吸引更多私家車使用者轉用個人化點對點公共交通服務，令整體使用公共交通服務的乘客人次增加。

建議 8

持續提升的士服務質素

政府會持續應用科技，透過不同措施提升的士服務質素，改善司機的服務和乘客的出行體驗，促進行業的健康和可持續發展。為此，我們引入了的士車隊制度，讓營辦商在政府規管下，組建更專業、具有系統化管理和善用科技的車隊。各車隊均提供一定數量的輪椅的士、豪華的士以及電動的士，以照顧不同人士的出行需要及推動綠色運輸。為確保服務質素，所有車隊均須提供網約服務，市民可透過車隊的手機應用程式、網頁或電話熱線預約行程及選擇合適車型，並就司機服務評分。另外，所有車隊的士均提供電子支付方式，並安裝各項安全裝置（例如：行車記錄儀、車廂攝錄機、全球衛星導航系統、監察司機駕駛行為的系統等）以確保駕駛安全。運輸署已於2025年7月向五支的士車隊發出的士車隊牌照，並會持續監察車隊運作，包括定期檢視車隊的營運數據和乘客回饋，督促各車隊營辦商積極優化服務。



除了落實的士車隊制度外，政府近年推出多項措施提升的士服務質素，包括優化的士筆試、增加的士乘客座位數目上限、引入的士司機違例記分制度和兩級制罰則，以及放寬的士在限制區上落客等，以期改善的士業的形象和促進行業的長遠健康發展，從而形成良性循環，吸引更多新人入行。

政府已規定所有的士司機必須由2026年4月起提供電子繳費媒介讓乘客支付車費。此外，為阻嚇和打擊的士司機的不當行為、提升駕駛安全，以及保障的士司機和乘客的權益，政府亦已立法強制所有的士須在車廂內安裝行車記錄系統，預計將於2027年年中完成安裝。



迪士尼樂園幻想道公共運輸
交匯處的車隊的士停車處

建議 9

規管網約車服務

政府在參考了個人化點對點交通服務的需求調查、交通諮詢委員會轄下工作小組提供的建議，以及其他海內外城市的經驗後，認為有需要透過立法引入網約車服務的規管制度，確保提供網約車服務的平台、車輛和司機合法合規，保障市民的安全和利益。

政府在訂定規管框架時的重點考慮，是要達致以民為本、安全出行的政策目的，在保障市民安全和權益的同時，締造良性的競爭環境，讓的士與網約車並存互補，於整個公共交通系統中充分發揮其輔助角色，滿足乘客對個人化點對點交通服務的多元化需求；以及審慎制訂網約車車輛許可證的發放總量，善用有限道路資源，推進個人化點對點交通服務有序發展，以免因供應過多引發交通堵塞或惡性競爭。



在網約車服務的規管制度下，提供相關服務的平台、車輛及司機三方均須領取牌證，持牌的平台亦須履行盡職審查責任，確保旗下的車輛和司機均持有合適許可證，並須確保其服務質素；車輛須符合車齡要求和每年度接受檢驗等；司機亦須符合一定要求（例如年滿21歲及持有私家車的正式駕駛執照最少一年）並通過考核。立法會已於2025年10月通過《2025年道路交通（修訂）（網約車服務）條例草案》，訂定有關規管網約車服務的法律框架。政府現正積極推進下一步的工作，包括與持分者聚焦討論磋商，並透過附屬法例和牌證要求訂定各項規管細節，目標是於2026年上半年將附屬法例提交立法會審議，預計首批持牌網約車平台最快可於2026年第四季內開始營運。

待持牌網約車平台全面投入服務後，政府會密切監察網約車服務的發展，亦會持續檢視全新的網約車服務規管制度的落實情況，並按需要適時作出調整，以照顧市民多元化和不斷轉變的出行需求。同時，政府會密切監察個人化點對點服務行業的整體情況，確保行業有序和可持續發展。

優化公共交通服務

香港公共交通系統的使用量非常高，接近九成的乘客人次均使用公共交通服務。現時主要的公共交通服務（包括鐵路、專營巴士及專線小巴路線等）均採用固定時間表和固定路線的營運模式，能滿足絕大部分的出行需求，尤其是在繁忙時間，以定線定班模式提供的公共交通服務，能有效地接載大量乘客。我們會利用科技探索進一步提升公共交通服務的靈活性，以更切合實際乘客需求，並有助公共交通服務營辦商更有效率地運用資源。

此外，政府會持續優化各項公共交通服務，包括提升服務質素以及完善長者友善的公共交通設施等多元策略，構建便捷暢達的公共交通系統，提升市民出行的舒適度。



2022年交通習慣調查



過夜旅客與不過夜旅客的高峰出行時段不一樣。過夜旅客在上午10時至11時和晚上8時至9時的出行次數較多，而不過夜旅客則在下午12時至3時較為活躍。

建議10

提升公共交通服務靈活性

一直以來，公共交通服務營辦商會因應乘客需求靈活調配車輛、增加服務班次。為了提升公共交通服務的靈活性，我們建議透過科技監察和預測乘客需求，尤其在乘客出行需求比較分散、位置較偏遠的地區，又或是客流量較少的時段，因應需求彈性採用更有效率的路線及靈活編配班次，善用資源。在此需求導向智慧公交模式下，乘客可以利用手機應用程式預先提出行程需求，公共交通服務營辦商的後端系統則會根據收集到的綜合需求（包括出行時間、出發點及目的地），按照實時交通路況及各乘客的上落地點，靈活制定合適的行車路線及班次。參考內地及海外的應用案例，這種智能化服務模式適合多種特定場景的應用，包括出行需求較分散的地區、首／尾程接駁、夜間路線，以及員工通勤等。此外，新發展區將會備有全新的基建配套及交通服務規劃，因此亦可以作為另一個應用場景。

為測試需求導向智慧公交模式在香港推行的可行性，在智慧交通基金的資助下，一家研發公司已聯同一個營辦商進行研發，並將會於2026年年中起在一條公共小巴路線上測試，以檢視此模式的相關技術及實際操作。我們會與研究團隊保持密切聯繫，以了解項目的成效及公眾對這種新運作模式的公共交通服務的接受程度。





我們亦正積極與專營巴士營辦商探討引入需求導向智慧公交模式，在一些特定的專營巴士路線進行測試，例如機場通宵線、觀光巴士線等。我們會研究在原有的專營巴士服務以外，因應需求透過科技靈活安排和編配服務班次，為乘客提供更貼心的巴士服務。此外，我們會持續探討在不同場景（例如乘客上落地點比較分散、位置較偏遠的地區以及客流量較少的時段）測試需求導向智慧公交營運模式的可行性。長遠而言，視乎此營運模式的發展情況，可考慮把這種靈活服務模式擴展至合適的新發展區。

建議 11

優化長者友善設施和貫徹「無障礙運輸」理念

為應對社會高齡化趨勢，政府一直致力貫徹「無障礙運輸」的理念，與各公共交通服務營辦商緊密合作，在可行情況下持續改善服務設施及推行無障礙運輸系統，優化長者與殘疾人士的出行體驗，締造更友善共融的社會環境。

在規劃大型集體運輸項目時，我們會於技術可行的情況下盡量將站點設置於接近主要社區設施的位置，並加設行人天橋、升降機和有蓋行人通道等連接站點。此外，我們亦會在規劃公共交通設施時，在候車位置加設座椅進一步便利居民出行，貫徹「無障礙運輸」理念及提升候車環境。





在優化現有設施方面，我們將積極探討在合適的地方（包括公共運輸交匯處）增設座椅，為長者提供更舒適的候車環境。為方便長者使用鐵路服務，港鐵公司亦推出多項適齡友好的措施，如由2025年起在多個車站設置全新升降機大型標示、大型出口及洗手間標誌，以加強識別。新興建的港鐵車站亦會採用無障礙設計，包括提供無障礙出入口、閘閘機、無障礙洗手間等。此外，我們亦鼓勵專營巴士營辦商優化長者友善設施，例如增加優先座的數目，以及推廣乘客關愛長者和有需要人士以及讓座文化等。專營巴士營辦商亦會在合適的巴士型號上額外增設優先座，並於購買新巴士時考慮購買配備可容納雙輪椅的雙層巴士。另外，部分專營巴士營辦商已於其應用程式提供簡易版，按照長者的需要度身訂造，例如不設廣告彈出頁面、字體更大等，我們亦鼓勵其他專營巴士營辦商積極研究在其應用程式加入簡易版，以支援長者使用需要。電車方面，除了現時於近落車門位置的優先座位外，亦已於2025年中完成在近上車門位置新增優先座位。至於渡輪，在「船隻資助計劃」下，政府資助離島渡輪航線的營辦商更新現有船隊及採用更環保船隻，新船均將提供無障礙洗手間及更多指定空間供輪椅使用者及長者乘客等使用。小巴方面，運輸署在開辦新專線小巴路線的營辦商遴選工作中，已要求所有新營運往返醫院的路線必須提供至少一輛可供輪椅上落的低地台小巴。同時，環境保護署已開展電動公共小型巴士先導試驗計劃，資助營辦商試驗電動小巴，當中包括低地台電動小巴。截至2025年底，全港已有七輛低地台小巴分別調配至不同專線小巴路線提供服務（包括往返醫院的路線）。而按照專線小巴營辦商遴選計劃下的承諾，於未來一至兩年內，將有10輛低地台小巴陸續投入不同的路線提供服務。



電車優先座位



同時，在「無障礙運輸」的理念下，政府亦一直積極鼓勵的士業界引入更多可供輪椅上落之的士及不同型號，讓輪椅使用者有更多選擇，便利他們的出行需要。《行政長官2023年施政報告》中亦宣布已預留5,000萬元資助業界購買可供輪椅上落的電動的士。

應對氣候變化，促進可持續發展

為應對極端天氣，以保障市民安全，政府全力強化四大策略，包括超前準備、加強預警、果斷應急和迅速復原，將極端天氣帶來的破壞和影響減至最低，讓市民生活盡早、盡快回復正常。在此四大策略之下，我們會全面配合，提升整體基建設施面對極端天氣時的抗禦力，在以安全為大前提下盡量減低對市民的影響。

建議 12

持續提升基建設施管理及強化應變措施以應對極端天氣

針對重要道路基礎設施（包括主要公共道路、行車隧道等），路政署在2023年已完成檢討轄下75個相關設施抵禦水浸威脅的能力，並自2025年起陸續分階段落實相關應對措施。路政署亦已於2024年分階段為沙田城門河、大埔林村河及大埔河沿岸的部分行人隧道完成安裝水浸警告系統。



行人隧道外的水浸警告系統



運輸署會透過舉辦年度演習，加強各公共交通服務營辦商在颱風期間的應變能力，並在惡劣天氣期間透過電台、電視台、運輸署網頁和流動應用程式「香港出行易」向公眾發放即時的交通信息（例如：道路交通特別情況、鐵路服務受阻及運輸基建事故等）。

天文台懸掛八號熱帶氣旋警告信號期間，本港的路面交通及水路公共交通基本上會基於安全考慮暫停服務，而港鐵公司則會提供有限度的鐵路服務。當天文台改掛九號或更高風球時，港鐵公司將需要暫停所有露天段的鐵路服務（包括機場快線全線、迪士尼線等），隧道段鐵路服務則維持有限度服務。政府和港鐵公司已作全面檢視，加強鐵路系統應對暴雨或颱風等惡劣天氣的抗禦力。當中包括加強乘客資訊發放及公眾教育；加強應變計劃及對滯留乘客的關愛，包括在車站加大飲用水、小食、充電設施、墊子和毛毯等的儲備，盡力照顧在惡劣天氣下滯留車站的乘客。為進一步加強應對突如其來的極端暴雨及相關水浸風險，港鐵公司亦已針對較高風險的車站出入口制定額外的預防措施、為員工提供額外裝備處理嚴重水浸、利用創新科技加強警報等。

在極端天氣以及發生緊急事故時，運輸署轄下的「緊急事故交通協調中心」會啟動緊急應變方案，協調各方以處理鐵路和行車隧道等大型運輸基礎建設的緊急情況，並實施臨時交通及公共交通服務安排。配合智慧公路（見建議16）的推展，未來運輸署將可以更快速收集主要幹道的實時交通數據，加強預警及應急能力。而「交通管理平台」（見建議13）可以透過整合各類交通數據，促進與各公共交通服務營辦商之間的協調，加快向公眾提供即時的交通資訊，例如鐵路或道路因應極端天氣影響的最新狀況。



緊急事故交通協調中心

連·都市 WELL-CONNECTED CITY



3.2 連·都市

香港公共交通服務質素以可靠高效見稱，完善的運輸基礎設施更為本港發展的重要基石。多年來，政府持續優化運輸基建，提升城市流動性。然而，在土地資源的限制下，單靠推動新運輸基建來增加道路容量並非持續可行的方法。同時，隨着社會對環保意識的關注和建造大型基建的成本不斷上漲，推進運輸基礎設施項目變得越來越具挑戰性。這些情況促使我們探索創新科技應用方案，提升道路空間的使用效率，以科技協助解決容量瓶頸。長遠而言，「連·都市」的目標是為香港構建更智能化的運輸網絡，推動智慧出行，提升香港運輸網絡的連通性。

2022年交通習慣調查



香港人在選擇公共交通工具時，「快捷」與「方便」仍然是最重要的考慮因素。**29%**的市民最關心的是行程所需時間，**28%**則較注重上下車地點是否方便。

SMART MOTORWAY 智慧公路





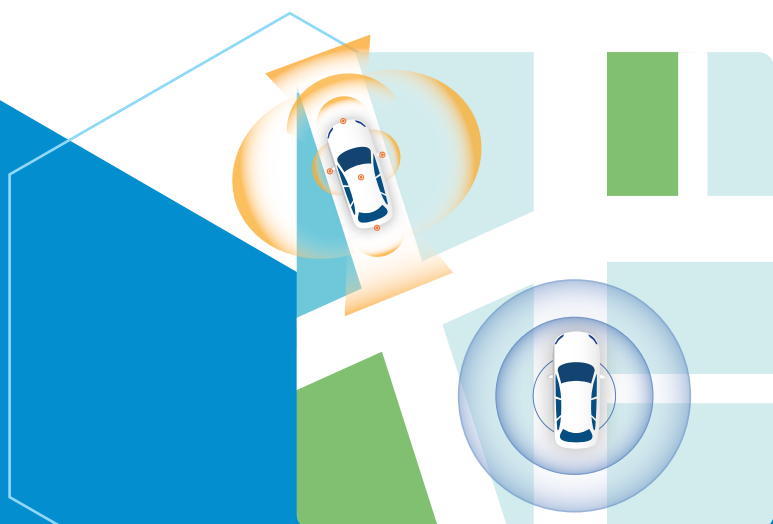
現行政策及措施

政府一直致力提升交通管理及基礎設施，並已實施多項政策和措施以達成此目標。具體措施包括：

利用科技提升交通管理：運輸署於2019年開始推行實時交通燈號調節系統先導計劃，透過安裝在交通燈號控制路口（燈控路口）的感應器探測實時車輛和行人流量，利用人工智能技術運算合適的燈號時間，使這些燈控路口可以因應當刻的車流及人流狀況靈活調節燈號時間，充分利用路口的通行能力，優化運作效率。另外，運輸署於2020年完成安裝1 200組交通探測器，以收集實時交通資訊，提升處理交通事故和交通管理的能力。運輸署亦聯同數字政策辦公室利用大數據分析技術，開發了「交通數據分析系統」，協助運輸署更全面掌握、整合和分析交通數據。系統能分析過去和實時的交通運輸和天氣數據及天文台的天氣預測數據，提供即時及未來15至90分鐘內的預計行車時間，方便市民規劃行程。為減少因停車繳費而導致交通受阻的情況，運輸署已於2023年開始分階段於所有政府收費隧道實施「易通行」不停車繳費系統，並分別於2023年12月和2025年5月在三條過海隧道及大欖隧道實施「分時段收費」方案，利用科技協助管理交通，以遏抑和分散在繁忙時段的交通需求，改善過海隧道的擠塞情況及紓緩屯門公路的繁忙交通。

與警務處合作推動「智慧交通管理系統」：運輸署與警務處合作於2025年分別在新蒲崗及觀塘商貿區開展「智慧交通管理系統」，透過先進科技，包括人工智能技術，整合及分析交通數據，對交通狀況作出更具針對性的執法和疏導，改善區內的交通。新蒲崗的系統以科學方式模擬駕駛者的習慣和泊車行為，並採用人工智能技術分析及優化不同的交通管制方案與各種交通燈號的配置組合，讓交通執法策略及交通燈設定能夠更有系統地互相配合，從而有效疏導交通，並同時縮短車輛及行人在路口的等候時間。觀塘的系統則進一步於交通繁忙的地區及主要路口安裝閉路電視鏡頭，實時偵測區內的交通情況及收集相關的車流數據，即時分析堵塞情況或交通事故和建議解決方案，如調動警力資源或調校交通燈號，作更迅速的處理。「智慧交通管理系統」讓運輸署及警務處能更有效調配資源和人手，疏導區內交通和應付突發情況，為交通管理數字化、自動化奠定堅實基礎。

推動自動駕駛車輛（自動車）發展：政府一直透過政策支持、法規配合和財政資助多管齊下，積極而有序地推動自動車在香港的發展。政府於2024年3月訂立新的自動車規管框架，在保障道路安全的前提下，提供彈性予業界在更複雜的路況下測試和應用自動車。政府的智慧交通基金為業界提供財政誘因，資助企業或機構進行與車輛（包括自動車）有關的創新科技研究和應用。運輸署在規管層面上會發揮更積極的協調和促成角色，推動自動車更廣泛測試和應用。





緩解泊車位短缺：為緩解泊車位不足問題，政府持續積極推展多項短、中及長期措施增加泊車位（尤其是商用車輛泊車位），包括遵循「一地多用」原則，在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位、善用高架天橋的橋底位置、在合適地點增加路旁泊車位，以及靈活運用公營房屋和非住宅用地的上落客貨處供商用車輛於夜間停泊。相對傳統停車場，自動泊車系統可在相同大小空間增加更多泊車位，同時便利市民泊車。系統能將車輛直接送至車庫，節省駕駛者於停車場尋找空置泊車位的時間。因此，政府會在合適的工務工程項目和短期租約停車場推展自動泊車系統和發放空置泊車位資訊，亦會進一步鼓勵私人停車場採用自動泊車系統，以提高泊車位數量。政府預計於2025及2026年兩年內新增超過12 000個泊車位。此外，政府亦已於2025年11月起放寬私人發展項目中停車場總樓面面積的豁免安排，發展商如在地面興建不超過兩層停車場，其總樓面面積可獲全數豁免。

推動智慧交通創新：為推動智慧出行技術發展及在香港的應用，政府成立智慧交通基金以資助本地機構或企業進行與車輛有關的創新科技研究和應用。自2021年開始接受申請以來，基金已資助超過80個項目，包括自動車、大數據分析和人工智能技術等項目，從而便利出行、提升道路網絡或路面使用效率及改善駕駛安全，以結合政、產、學、研的力量，促進智慧出行的長遠技術發展。其中，自動駕駛項目涵蓋多種香港道路場景，例如使用不同種類路口、斑馬線及公共運輸交匯處等，穩步提高自動車應對香港複雜路況的能力。透過智慧交通基金的項目，政府、業界與學術界共同累積經驗，為自動車的研發與應用創造優越環境。





提升交通資訊透明度：政府通過公共資訊網站「空間數據共享平台」及「開放數據平台」公開發放各類數據如交通數據及公共交通資訊等，並透過「香港出行易」流動應用程式提供個人化交通及公共交通資訊。市民可利用「香港出行易」方便快捷地搜尋不同出行方式的路線、行程時間及交通費用（包括隧道的實時分時段收費），並獲取即時交通消息，從而便利市民出行和計劃行程。此外，政府亦通過「香港出行易」和「入錶易」向駕駛人士提供實時空置泊車位，包括咪錶位資訊，便利駕駛者尋找泊車位。同時，「香港出行易」亦包含了由環境保護署提供電動車充電器的實時可用資訊。該應用程式自推出以來廣受市民歡迎，使用成效顯著。截至2025年12月，累計下載次數已突破290萬，平均每天點擊率高達19萬人次。運輸署將持續優化應用程式的功能，例如提供更多關於陸路口岸的資訊，讓市民和旅客能夠便捷地一站式獲取這些資訊，提升用戶體驗。運輸署並會透過不同渠道加強向旅客推廣「香港出行易」，協助他們規劃遊覽行程，選乘不同公共交通服務，以實現「無處不旅遊」的探索體驗。另外，就運輸署現時提供不同類型的電子服務，我們會與數字政策辦公室探討如何有效整合，以實現政府服務「一網通辦」。

抑制私家車增長：財政措施是有效控制私家車增長的方法之一。2021-2022年度的《財政預算案》宣布將私家車首次登記稅率提高15%，以及私家車車輛牌照費增加30%。有關措施生效後，領牌私家車的增長幅度已見緩和。



智方便 iAM Smart

電子牌照措施：為配合政府的「精明規管」計劃，運輸署一直致力推動科技應用，並精簡牌證申請程序，以提高運作效率，便利公眾。由2020年12月開始，運輸署已配合「智方便」平台分階段推出了超過二十項網上牌照服務，讓駕駛人士和車主可隨時透過電腦或流動裝置填寫和遞交表格，省卻親身到牌照事務處輪候櫃位服務的需要。此外，為提升市民使用各類電子牌照服務的體驗，運輸署自2024年12月起進一步推出多項電子牌照措施，包括：

- **優化車輛牌照：**於2024年12月推出，以二維碼取代車輛牌照上的屆滿日期。如車輛資料不變，車主每次續牌後可沿用同一張「行車證」而無需更換。同時，運輸署已簡化遞交車輛牌照申請時所需的證明文件，應用人工智能技術協助處理網上續領車輛牌照申請，把無需人手核實申請的處理申請的時間由10個工作日縮短至3個工作日以內。車主續牌時無需再出示車輛宜於道路上使用證明書及車輛登記文件。若使用網上申請並且其保險紀錄能經香港保險業聯會的網上系統即時核實，更可省卻上載保險文件。
- **「牌證易」：**於2024年12月推出，提供一站式牌證申請及查詢服務，以儀表板方式清晰展示登記用戶的牌證資料、屆滿日期，以及申請進度和結果。市民可透過平台更輕鬆地管理名下的牌證及車輛，以及選擇以電郵接收駕駛執照和車輛牌照的續領提示。

牌證易





拍牌易
eAuction

- 「拍牌易」：該平台於2024年12月推出，讓有意競投普通車輛登記號碼的人士可透過電腦或流動裝置不受地域限制進行競投，並可在此一站式平台以電子支付方式付款及辦理後續手續。
- 「國際駕駛許可證」自助服務站：有關自助服務站由2025年1月起於香港牌照事務處和九龍牌照事務處投入服務，供市民於網上預約使用，提供多一種途徑，方便市民申領國際駕駛許可證。如文件齊備，市民可於完成辦證手續後半小時內取證。
- 電子駕駛執照：運輸署已於2025年9月推出電子駕駛執照，約250萬名駕駛執照持有人可選擇通過智能手機展示其電子執照，帶來更大便利和彈性。
- 優化免試簽發香港正式駕駛執照（「免試簽發」）申請服務：為進一步優化申請程序，處理與日俱增的需求，運輸署已於2026年1月中起就申請免試簽發實施「電子即日籌」安排，全面取代現場派籌。此外，運輸署正與數字政策辦公室緊密合作，優化網上預約免試簽發櫃位服務的系統，包括新增認證技術及加大系統容量，務求盡快推出全面網上預約，以及將處理免試簽發申請的櫃位服務擴展至其餘三個牌照事務處。另外，運輸署正積極研究利用人工智能技術處理免試簽發申請程序。長遠而言，申請人可上載申請文件供系統初步審批，並只需按其預約時段帶同申請文件正本前往牌照事務處進行核實，進一步提升處理申請的效率，為申請人帶來更多便利。

上述系統性措施顯著提升運輸管理效能及市民出行體驗。政府將持續優化措施，構建更完善、安全且高效的運輸系統，進一步提升市民生活質素。



我們將積極推動數字技術與人工智能在交通領域的深度融合，提升運輸網絡的整體效率，協助交通管理運籌帷幄。我們亦會致力推動自動車的普及化，為智慧交通發展注入新動能。

優化交通管理系統

優化交通管理系統是提升城市運作效率和市民生活質素的重要措施。政府會整合實時數據，透過大數據分析及人工智能等數字管理技術，開創由數據驅動的創新交通管理模式。

建議13

推展「交通管理平台」，優化交通數字化管理

鑑於新蒲崗及觀塘商貿區的「智慧交通管理系統」的成功經驗及其對交通管理的顯著裨益，政府計劃展開深入研究，並籌備區域性交通管理平台試點項目，收集、整合和分析各類交通運輸數據，並向公眾提供所需的相關資訊，為未來交通及運輸管理工作高度自動化鋪路。為推行此項目，我們會在2026年內展開研究，籌備在市區內推行一個區域性試點應用，然後再逐步推展至其他地區。

未來，交通管理平台將整合各類交通及運輸數據，利用大數據分析和人工智能技術，預測交通變化、識別交通瓶頸和制訂應急預案，協助交通管理及運輸規劃，其應用場景涵蓋大型活動、惡劣天氣或突發事故。該平台能夠提供實時的交通和運輸資訊，並與相關政府部門分享，例如警務處可以根據實時數據進行相應的執法行動，而路政署則可於極端天氣下迅速清理阻塞的道路，維持交通暢順。



同時，該平台將向公共交通營辦商及其他持分者開放應用程式界面，讓他們可使用任何聯通互聯網的裝置與運輸署互通資訊，這些資訊將直達相關工作人員，讓營辦商可靈活調動車輛，迅速應對特別交通及運輸狀況，減少對市民造成的延誤。此外，該平台亦會利用大數據分析公共交通的服務水平和評估個別服務需求的變化，為營辦商提供數據，從而優化交通運輸系統的運作效率，以改善服務。交通管理平台不僅有助提升交通管理的效率，還將為市民帶來更便捷的出行體驗。公眾可透過平台獲取實時交通資訊，提前規劃行程，提高出行效率。

交通管理數字化的成效將隨着實時交通管理能力的提升而顯著增強。除了現有的交通管制及監察系統（交管系統）和建議的交通管理平台外，智慧公路的實施（見建議16）及「實時交通燈號調節系統」的分階段擴展將按實際需求調節道路使用，進一步優化道路的通行效率，加強整體交通系統的協調與管理。平台所收集並整合的相關數據也將為長遠政策制訂及基建規劃提供重要依據，促進智慧城市的發展。



於敬祖路／念祖街路口的
「實時交通燈號調節系統」先導計劃



運輸署於2021年在五個路口推出「實時交通燈號調節系統」先導計劃。參考了先導計劃的經驗，「實時交通燈號調節系統」對具有以下特性的獨立路口才有切實效果：

- 不同方向的車流和人流在短時間內容易出現較大及不規則的變化；
- 路口整體上仍有足夠通行能力，讓系統有空間可靈活分配綠燈時間至車流較多的方向；
- 個別方向的車流容易因車流量大幅度變化而出現繁忙情況；及
- 路口較常出現行人啟動過路按鍵後卻在行人過路燈號亮起前離開過路處。

我們檢視了全港約600個獨立燈控路口，根據上述的準則和各個路口的交通特性，現正將有關系統擴展至全港約50個合適的獨立燈控路口，包括香港島20個、九龍9個及新界21個，並預計逐步於2026年至2027年完成。此外，運輸署於2024年在東涌市中心八個聯動式燈控路口推展試驗「實時交通燈號調節系統」。一般而言，在整體上仍有足夠通行能力的路口，通過路口的平均等候時間減少約5%至10%，路口的運作效率得以提高。為應對本港現有繁忙路口一般欠缺空間讓系統靈活分配綠燈時間的問題，運輸署亦正在另外兩個交通流量較高的聯動式路口試點測試內地的相關技術以尋求突破，協助制訂把系統推展至其他合適路口的計劃。在規劃及推展新發展區時，例如東涌新市鎮擴展、洪水橋／厦村新發展區等，運輸署會配合相關土地發展及道路工程的時間表在合適的燈控路口一併推行「實時交通燈號調節系統」，以更具成本效益地加快推展有關系統的應用。未來，系統所收集的交通數據亦將傳送到交通管理平台處理。



擬議實時交通燈號調節系統的位置

推動自動駕駛車輛發展

自動車能利用雷達、光學雷達和攝影機等感測器，以及控制系統等裝置，在特定的設計運行條件內，以自動的方式持續地執行大部分或全部動態駕駛任務。按不同的技術及配備功能，自動車的自動化程度可劃分為不同級別。現有香港的測試已做到高度自動化駕駛，即達到國家及國際標準第四級，能夠在特定設計運行條件下持續執行全部動態駕駛任務，並自動執行最小風險策略，技術水平與內地以至世界各地有自動駕駛技術的地區相若。

建議14

安全有序地推動自動駕駛車輛無人化、規模化發展及邁向商業營運

香港正透過政策支持、法規配合和財政資助三方面相互結合，提速提效引進和推動業界在不同社區展開自動車測試與應用。新的自動車規管框架已於2024年3月實施，明確規範技術標準、安全措施及操作程序。



截至2025年12月，政府已在新的規管框架下批出六個自動車先導牌照，涉及六個測試地點，包括北大嶼山機場島和東涌、西九文化區、南區數碼港、九龍東啟德發展區一帶、機場「航天走廊」及港珠澳大橋香港口岸「轉機停車場」。北大嶼山測試項目共批出30輛自動車進行測試；西九文化區測試項目允許兩輛自動駕駛小型巴士在區內進行測試；南區數碼港測試項目及橫跨九龍城與觀塘兩區，涵蓋啟德發展區一帶的項目均獲批10輛自動車進行測試；連接香港國際機場「航天城」和港珠澳大橋香港口岸人工島的「航天走廊」則獲批七輛自動駕駛車輛進行測試；而接駁港珠澳大橋香港口岸「轉機停車場」至香港國際機場海天中轉大樓則獲批三輛自動車進行測試。其中，北大嶼山的測試項目自2024年12月啟動以來進展顯著，運輸署在新規管框架下提速提效，持續監察和積極推動持牌人並作出批核，在短短幾個月內已實現多項技術躍進，包括測試規模從單一車輛擴展至10輛同時運行以收集多車並行的數據；經評估安全後啟動特定路線的載客測試；將測試範圍延伸至東涌；及按測試路段將最高車速上限提升至時速50公里。

上述測試成果充分顯示香港在推動自動駕駛方面的穩健進展，為未來更廣泛應用奠定了堅實基礎。**政府致力將香港打造為智慧交通樞紐，持續推動自動駕駛技術可以安全、有序、高效地邁向無人化、規模化，亦希望能達致商業營運，推動業界借香港平台開拓海外尤其是右軛市場。**而事實上，政府已成功吸引多家企業於本港成立研發中心，測試自動車與相關技術；亦有科技企業已成功藉助香港的測試經驗，將其作為國際化戰略的起點，成功拓展至中東及歐洲等海外市場，體現香港作為內地企業「走出去」和把海外企業「引進來」的雙向跳板的重要角色。

在跨區應用方面，我們未來會循序漸進地增加試點及逐步擴大跨區測試規模，例如延伸現有的北大嶼山機場路線到東涌以至欣澳，並通過不同項目有序擴大自動車應用網絡，包括區域性的測試。同時，政府正穩步推進無須車上後備操作員、僅設遙距操作員的遙距操作測試，例如爭取在2026年內啟動機場島的現有項目的遙距操作測試，並透過分階段擴大路段與規模，為未來全面實現無人化應用鋪路。



北部都會區也為香港的自動車發展帶來機遇，憑藉其前瞻性的規劃、豐富的土地資源、跨境合作潛力、政策支持及社會需求，具備條件成為香港推動自動駕駛技術的其中一個理想試點。有別於已發展的市區，該區擁有尚未完全開發的土地，可進行從零規劃的智慧運輸基建（如高速流動通訊網絡、感測器等），並建設支持自動車的道路環境。**我們將會積極推動於北部都會區引進多場景自動駕駛測試及應用**，例如營運商可考慮推行區域之間的接駁，連接新發展地段與交通樞紐，提升自動車在科技和物流產業上發揮作用，以至作跨境通行測試，促進自動車一併學習和適應內地與香港駕駛模式。政府亦會積極推動企業落戶北部都會區，通過各企業提供產業鏈支持，產生協同效應，擴大測試規模及推動自動車產業發展。



自動車技術可以排除人為失誤，防止不當駕駛行為及避免因香港與內地駕駛左右軔習慣不同而引起的操作問題，不但有助提升道路安全，還可促進內地與香港駕駛模式融合。

在此基礎上，政府將進一步發揮自動駕駛在大灣區聯動中的關鍵作用。除了利用北部都會區進行跨境通行測試，促進自動車適應兩地駕駛模式外，我們亦正與相關單位探討於港珠澳大橋提供往來香港與珠海／澳門的跨境接駁服務的可行性。此外，連接河套深港科技創新合作區兩地科學園的自動駕駛巴士項目亦已進入前期籌備階段。透過結合北部都會區的戰略布局與大灣區的互聯互通，香港將構建深度融合的智慧出行新格局。

為進一步推動自動車發展，運輸署署長將主持自動駕駛車輛應用促進工作組，跨部門聯同行業持分者推進相關工作，並專責審視個別自動車項目的進度與需求，就自動車的測試地點及車輛類別，及為配合自動車邁向商業發展所需要的牌證安排提供督導。我們會繼續與業界協作引入更多自動車，以覆蓋場景更複雜的公共道路，汲取經驗優化技術標準，並適時與業界共享研究成果。



政府正研究合適的規管安排，准許自動車以個別試點形式，於特定範圍內提供一定程度的商業營運服務，務求加快推動自動駕駛技術由研發測試階段順利過渡至實際營運，並在確保安全的前提下，讓更多市民能接觸及體驗相關服務。運輸署正加速自動車的商業化實踐，並將於2026年內落實標誌性商業營運項目，即連接香港國際機場「航天城」與港珠澳大橋香港口岸人工島的「航天走廊」自動駕駛項目，而其他現有的自動車項目亦會逐步落地。隨着自動駕駛技術邁向成熟，我們爭取相關服務在未來一至兩年內在特定社區投入運作，並逐步擴大商業化應用範疇，提供更多出行選擇。為此，政府將採取多管齊下的策略：一方面透過基礎設施升級與數據共享機制促進產業協同；另一方面同步加強公眾教育，利用多元化平台例如網頁及社交媒體等，解說技術原理與法規要求，確保市民能在混合交通模式下與自動車安全互動，進一步確立公眾對智慧出行的接受度與信任基礎。

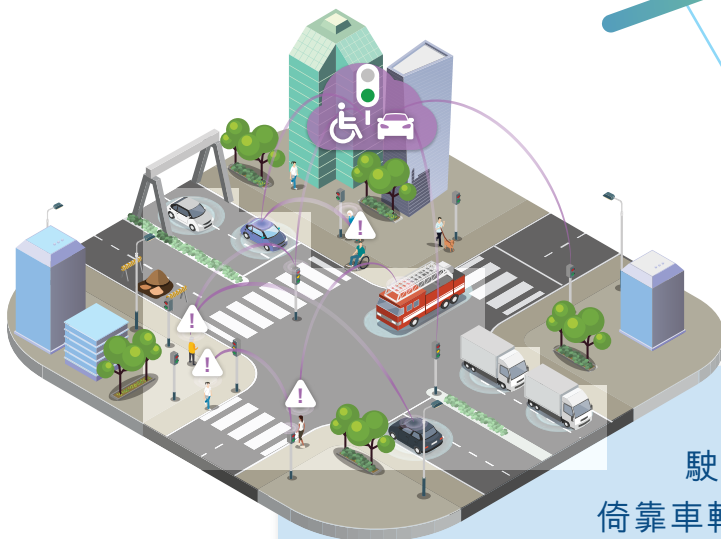


有見自動駕駛技術日益普及成熟，政府會視乎環球科技發展穩步推展自動車達到國家或國際標準第五級，緊貼國際發展。如自動車發展至個人消費者可直接購買或使用時，我們會以安全為前提，適時檢視法例和實務守則，以確保制度完善、運作有序且風險可控，以配合技術發展趨勢，為長遠促進本港自動駕駛科技的廣泛應用提供紮實依據。

除了推動自動車的發展，政府也會持續在汽車市場引進先進駕駛輔助功能。運輸署一直參考不同國家及地區的標準，定期檢視及修訂現有法例和指引，以配合汽車市場的最新發展。政府於2025年初藉着修例優化車輛設計和構造的標準，讓更多新汽車科技在本港使用，為道路使用者締造更安全、便利的道路環境。例如2025年3月起，駕駛者可啟用遙控泊車功能及在駕駛座前視像顯示器瀏覽行車以外資訊。現有法例和運輸署的批核已容許車輛製造商在其生產的汽車配備現有市場上普遍使用而達到自動駕駛第二級別的高級輔助駕駛功能，包括在車外遙距控制車輛進行泊車操作、允許駕駛座前視像顯示器播放行車以外資訊、自動泊車、車輛側撞警示、自動防溜、輔助方向引導、自動換線、車道保持、巡航控制和自動緊急煞車等，在符合相關國家或國際認可標準的情況下於指明的駕駛環境使用。



運輸署會繼續積極配合業界引進更多智能汽車功能，例如引進「組合駕駛輔助系統」，涉及探測車輛附近的環境，持續地控制車輛橫向和縱向行駛。運輸署於2025年8月已徵詢道路安全議會及香港汽車商會的意見，並於9月就審批各類「先進駕駛輔助系統」向業界發出指引，提供清晰審批要求，便利業界與車廠溝通，以引進相關技術。政府會繼續留意市場的最新發展，積極配合業界引進更多智能汽車功能。



隨着自動駕駛技術普及，現階段自動駕駛的發展雖傾向以「單車智能」（即無須倚靠車輛以外裝置操作）的方式進行，但車聯網技術（Vehicle-to-Everything，簡稱V2X）亦有助加強車輛間的實時數據交流，提升自動車應付複雜路況的能力。鑑於全球尚未制定統一標準，運輸署一直配合科研機構（如香港應用科技研究院）於本港道路實地測試車聯網技術和相關的路旁設備，以訂立日後的發展方向。運輸署亦參考內地及國際經驗，協助推動相關標準的制定工作，以應對未來智慧交通發展趨勢。此外，運輸署會積極與相關部門溝通，研究在新發展區預留充足空間（如地下管道）以便日後在車聯網技術發展、標準成熟和具成本效益時，提供安裝相關設施所需的空間與基建條件。

政府將持續把握科技創新機遇，結合政策、法規及基建配套，推動自動駕駛與智慧城市深度融合，建設可持續、安全及普惠的智慧出行新格局，為香港成為自動駕駛先驅建立穩固根基，注入長遠動力。

推動低空經濟

內地低空經濟技術的發展迅速，不同種類的無人機逐漸興起，包括有人或無人駕駛的電動垂直起降飛行器，為香港帶來了嶄新的機遇。政府正通過推行「監管沙盒」項目檢視現行法例及規管框架、加強跨境合作，以及完善基建和技術配套，致力構建具國際競爭力的低空經濟生態系統，將香港打造為亞太區低空經濟創新樞紐，確保低空經濟能夠「飛得穩」、「飛得遠」，深度融入國家「新質生產力」的戰略。

建議15

發展低空經濟，促進運輸物流

低空經濟可廣泛應用在不同領域。作為國際金融與物流樞紐，政府正在努力推動香港的低空經濟發展，為本地經濟注入新動力。就交通運輸而言，低空經濟提供了一個新維度，為行業發展帶來了新路徑。例如，在物流和速遞方面，低空飛行比起傳統陸路運輸可以更直接，有效縮短運輸時間，並降低運輸成本；無人機配合數據分析系統亦可以提升相關部門日常管理及維修運輸基建設施的工作效率。為進一步拓展和豐富低空經濟的應用場景，政府在2026年上半年開始陸續推出進階版低空經濟「監管沙盒1」項目，以涵蓋技術複雜度較高的低空飛行應用場景，包括跨境路線、低空載人飛行器等。



政府會繼續完善民航法例及規管框架，為低空經濟標準化發展奠下基礎，並展開低空基礎設施技術研究，提前規劃部署起降場、航路網絡、衛星定位、三維空間數據系統、智能低空交通管理系統等。我們會制訂「發展低空經濟規劃行動綱領」。長遠而言，政府會結合各個「監管沙盒」項目所累積的經驗和數據，並參考內地、國際及其他先進地區的最新發展，長遠制訂合適的低空經濟通用規範準則、智慧化基礎建設體系、相關網絡配套設施及相應的陸路交通設施便利物流配送，促進低空經濟在運輸物流方面的發展。



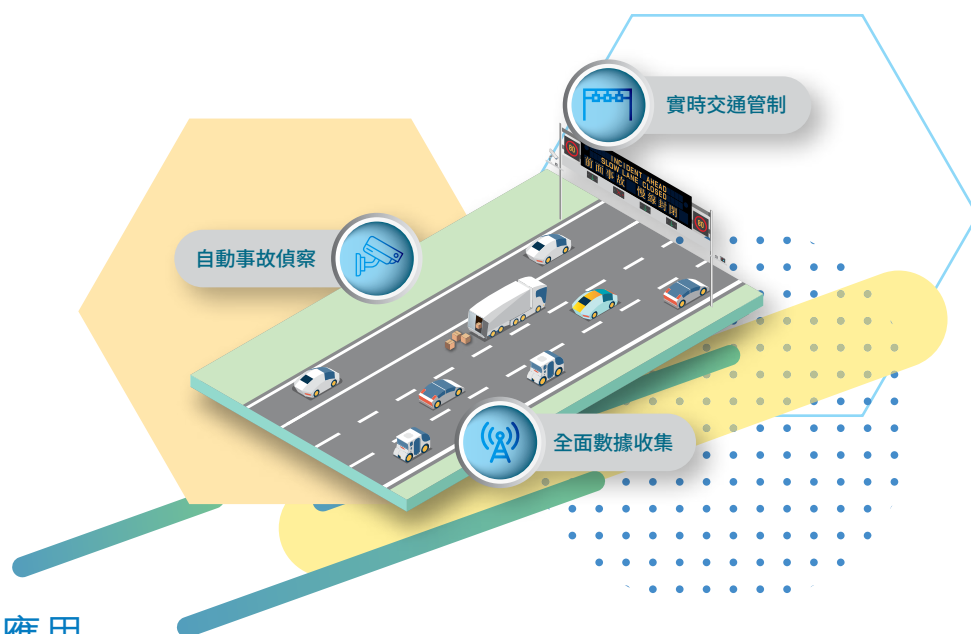
「發展低空經濟工作組」將制訂《發展低空經濟規劃行動綱領》，重點包括：（一）為重量超過150公斤的「非傳統飛行器」（包括載人飛行器）制訂專用法例，在法規層面上配合先進的「非傳統載人飛行器」；（二）首批多於20個「監管沙盒」中較為成熟、風險相對較低的項目會進入實際運作，例如無人機進行外牆清洗、電纜、鐵路設施檢視等。由於這些操作具備商業運作的條件，所以政府會就安全和操作發出相關工作守則和指引，方便商業機構申請。隨着「監管沙盒」的推進，更多項目會進入商業化實際運作階段；（三）推出進階版「監管沙盒 α 」，涵蓋更複雜的應用場景及更先進的飛行器，以及跨境項目等；（四）政府會積極展開關於低空經濟基礎設施的技術研究；（五）在低空經濟發展上積極與其他大灣區城市對接，與國家戰略發展深度融合，將香港發展成為一個讓內地低空經濟企業「走出去」的有效平台。

活用空間 優化基建增效率

策略

4

香港土地資源彌足珍貴，市區可供擴建道路的土地相當有限。多年來，領牌車輛數目持續增加，由2002年的525 551輛增至2024年的808 771輛，增幅達54%。而道路同期只增長了16%，由1 924公里增至2 241公里。政府會緊貼科技發展的趨勢，以創新思維及借助科技優化現有基建設施，更有效利用有限的土地和道路資源，為未來的運輸基建提質增效。



邁向智慧公路管理應用

智慧公路管理利用科技提升道路空間資源的效益，其概念在不同地方亦有相關應用案例，例如內地城市近年在部分主要公路透過不同的智慧公路方案提升行車效率，當中主要借助具備感知、傳輸、雲計算等技術的智能管控設施，與運輸基建設施互相配合，就交通狀況作出應變。至於海外的應用例子，包括英國、美國等地，則較着重優化道路空間的使用，例如利用路肩行車或潮汐車道等，並透過現場信息顯示設備向駕駛人士發出實時指示，提升整體道路空間的使用效率。

參考上述案例，香港道路基建可透過智慧公路管理改善道路空間的使用效率，及增強道路網絡的抗禦力，路面公共交通的效率亦可因此提高。



我們於2024年12月在汀九橋南行（往青衣方向）路段開始試行汀九橋智慧公路先導計劃。新增的交通事故自動偵察系統利用人工智能技術於短時間內成功偵察到該路段所有交通事故，並同時發出警示予管控人員，而大部分交通事故亦能於10秒內被偵察到。相比以往主要依賴管控人員定時排查閉路電視畫面的運作模式，先導計劃大幅縮短識別時間近九成，顯著提升了處理事故及交通管理的效率。除此之外，我們亦增設了更多行車線管制燈號及可變信息顯示屏等設備，以便於發生事故時，向駕駛人士提供更準確到位的資訊。而現場人員亦可以於合適情況下靈活運用路肩疏導因事故造成的交通阻塞。

例如在2025年9月1日，我們因應早上繁忙時間發生的交通事故，開放路肩行車疏導交通。開放路肩後，意外路段的車流量顯著上升約五成，而意外上游位置的平均車速亦提升約兩成，顯示智慧公路管理能夠有效減低事故對交通的影響，亦充分體現科技對提升主要幹道抗禦力的效益。



汀九橋智慧公路先導計劃

建議16

於主要幹道落實推展智慧公路管理

為提升整體運輸效率及更靈活地運用道路空間，我們建議在前期規劃階段及現有的主要幹道逐步落實智慧公路管理。就規劃中的主要幹道而言，包括《香港主要運輸基建發展藍圖》下擬議興建的主要幹道，例如預計於2033年或之前開通的十一號幹線南端的青龍大橋，及於2036年或之前開通的北都公路（新田段）等，我們已與相關工務部門緊密聯繫，將合適的智慧公路元素及要求加入設計當中，為推展智慧公路管理做好準備。

至於現有的主要幹道，我們已與不同部門聯絡，把握將來進行擴建或更換交管系統等相關工程的契機，於可行的情況下在合適項目加入智慧公路元素，例如土木工程拓展署預計於2026年開展的新田公路擴建工程、運輸署於2027年陸續開展的更換海底隧道與西區海底隧道交管系統工程（配備主動預警系統以盡早偵察隧道管道內狀況），以及於稍後時間可能需要更換的青沙管制區交管系統及大欖隧道交管系統。就目前未有相關工程計劃的路段，我們進行了初步成本效益分析，考慮了包括現有交管系統狀況、過往交通意外統計數字、現時及未來交通流量預測、建造及運作成本估算等因素。

結果顯示把吐露港公路及屯門公路升級為智慧公路較具成本效益。我們建議適時就上述及其他現有主要幹道路段升級為智慧公路作進一步可行性研究，並結合內地、海外應用智慧公路的經驗及本地的測試成果，制訂於現有主要幹道推展智慧公路的具體工程計劃及時間表。



於主要幹道推展智慧公路後，我們可以快速偵察及處理事故，亦可以更有效收集及分析交通數據，並快速發放道路狀況信息給駕駛者以作應對。舉例來說，在發生事故後，我們能夠迅速識別，並盡快通知相關人員趕至現場處理，減低對主要幹道的影響。我們亦可以於事故上游路段向駕駛者發放資訊，協助他們及早選擇替代路線。而若事故路段設有路肩，我們則可透過燈號指引駕駛者使用路肩繞過事故位置，加快車龍消散。



此外，我們會根據在汀九橋實施的先導計劃的實際運作情況及成效，更新相關技術指引供業界參考，包括訂定於主要幹道引入智慧公路的準則，於不同應用場景的設備配置要求等，預期於2026年完成。我們亦會就先導

計劃所得的經驗，與相關部門探討更靈活運用路肩的可行性。

長遠而言，實施智慧公路管理後所收集的主要幹道交通數據將會與其他交通數據於交通管理平台進行整合（見建議13），實現交通管理一體化。交通管理平台亦將透過智慧公路，為公眾提供更準確到位的交通資訊，縮短對於交通及事故情況的回應時間，從而提升道路網絡的運輸效率和韌性。

更有效運用泊車空間

政府的泊車位供應政策，是以優先考慮及配合商用車輛的泊車需求為原則，並在整體發展容許的情況下，適量提供私家車泊車位。為避免加劇路面交通的負擔，政府不鼓勵慣常乘搭公共交通工具的市民轉用私家車。香港的土地資源有限，除了適度增加泊車位供應外，亦須靈活運用及優化現有泊車資源，以應對城市發展和泊車需求的變化。為此，政府定期檢視《香港規劃標準與準則》（《規劃標準》）內的泊車設施標準，確保其切合最新的城市規劃和需求。此外，政府持續推展自動泊車系統，藉科技善用空間以增加泊車位，並積極推行泊車轉乘措施，鼓勵市民選用公共交通工具，從而提升整體運輸系統的效率。

2022年交通習慣調查



於2022年，約有**17%**的香港住戶有可供使用的私家車輛。

建議**17**

持續全方位增加泊車位

我們將貫徹「一地多用」原則，持續於合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位，並會在合適的政府停車場和短期租約停車場運用**自動泊車系統**，更有效利用有限土地資源。**為應對商用車輛泊車位短缺的問題，政府將持續以全方位策略增加供應**，亦將採取更積極的方針，推進全新策略，制定更具針對性的長遠方案，有系統地增加泊車位供應，**長遠做到「商用車輛，夜有所泊」**。

為優先滿足商用車輛的泊車需求，政府會推出一系列具體措施，包括：**在北部都會區洪水橋／厦村等新發展區的規劃中，為工業及現代物流用途項目（例如洪水橋物流圈、多層現代產業大樓等）配置相應的商用車輛泊車設施；在新發展區推行商用車輛夜間路旁泊位專項計劃，在合適路段預先設置夜間路旁商用車輛泊車位；在物流業較集中的地區推展公眾停車場項目時，優先提供更多商用車輛泊車位。隨著更多停車場項目相繼落實，預計長遠可提供超過6 000個貨車泊車位，以支援物流發展。**



不同種類的自動泊車系統



政府會於2026年進行新一輪泊車供求研究，檢視現有的泊車設施及各類車輛（尤其是商用車輛）的泊車位供求，並預期於2027年公布研究結果及建議。運輸署將透過是次研究，分析商用車輛的作業模式、於私人土地等位置的實際停泊情況等考量，從而評估所需的額外商用車輛泊車位，並作出針對性的安排，確保供應到位。研究期間，政府亦會設立跨部門研究小組，加強部門協作以有效推進各項建議。

透過上述規劃、建設與評估並行的綜合策略，我們將逐步構建一個供需匹配，並能優先滿足商用車輛夜間需求的泊車供應體系。

建議18

靈活運用泊車位

推行泊車位「一位多用」：政府正積極推展「共用」泊車位，以提升泊車位在供應上的靈活性及增加泊車位的使用效率。政府於2021年8月修訂了《規劃標準》，除了增加資助房屋項目的商用車輛泊車位種類和數目，亦根據不同類型商用車輛的尺寸大小引入兩款「共用」泊車位，一款為輕型貨車及小型巴士共用，另一款為中型／重型貨車及旅遊巴共用。是次修訂亦增加了資助房屋附設的上落客貨處，並且開放這些上落客貨處用作大型商用車輛（即中型／重型貨車及旅遊巴）夜間泊車位用途。這些措施除了適用於新落成的資助房屋發展項目外，亦正陸續應用於現有合適的資助房屋，例如將月租的私家車泊車位開放給的士和客貨車共用，以及將輕型貨車泊車位開放給小型巴士共用等。



此外，政府按市場需求及項目適用度為本，在指定合適的私人非住宅賣地項目，考慮規定開放一定數目的附屬泊車位及上落客貨區作夜間公眾商用車輛泊車用途，並向公眾發放相關空置資訊，以善用這些泊車位。**政府會繼續研究擴大此措施的適用範圍，增加商用車輛泊車位的供應，善用泊車位資源。**



調整咪錶位最長泊車時間：為避免設有停車收費錶的咪錶位被長時間佔用，現時咪錶位設定每次交易的最長泊車時間為半小時、一小時或兩小時。考慮到市民進行例如遠足、乘船出海等活動或需較長泊車時間，政府研究在合適泊車地點延長咪錶位每次交易的最長泊車時間，以滿足較長時間的泊車需求。

針對路旁夜間商用車輛泊車位的生效時間，政府一直與運輸業界保持緊密溝通，交流意見。考慮到業界需求（如貨車及旅遊巴士司機的普遍下班時間），運輸署會考慮彈性調整路旁夜間商用車輛泊車位的生效時段，研究將部分生效時間由現時晚上八時至午夜十二時提早至晚上七時開始，當中涉及的貨車及旅遊巴士／非專營巴士夜間泊車位，佔相關泊位總數超過三分之一。**政府會繼續彈性調整相關生效時段以滿足業界需求。**

推動泊車轉乘：政府支持在合適的鐵路站或鄰近地點提供泊車轉乘設施，鼓勵駕駛人士停泊車輛後轉乘鐵路，減少車輛駛進交通擠塞的地區。目前，香港有24個泊車轉乘設施，提供合共近9 700個泊車位。運輸署正計劃在合適的短期租約停車場、「一地多用」公眾停車場，以及「運輸交匯樞紐」引入泊車轉乘設施，為使用鐵路作為接駁服務的停車場用戶提供泊車費優惠。這些設施可用於不同目的，例如讓身處於鐵路站步行範圍外的車主泊車後使用鐵路到達最終目的地，或供跨境旅客或航空旅客駕車到相關鐵路站，以及使用跨境鐵路、高鐵或機場快線服務到達邊境管制站或香港國際機場。**政府已物色三個分別位於荃灣、青衣和馬鞍山的短期租約停車場推行有關措施，並預計於2026年陸續開始提供泊車轉乘設施。**

提升道路使用的效率



建議19

\$12	\$25
\$30	\$50

控制汽車增長及提高道路使用效率

政府秉持科學為本的精神，根據四大收費原則，即交通管理需要、效率優先、公交優先及用者自付，按緩急檢視各政府隧道和主要幹道的收費。我們於各政府隧道實施了「易通行」不停車繳費服務，讓駕駛者可以使用繳費貼輕鬆繳交隧道費，無需於收費亭停車或排隊付款，省時方便。實施「易通行」亦提供了必須的收費方式和系統，讓政府在三條過海隧道及大欖隧道推出「分時段收費」，亦體現了電子道路收費的效果，藉此遏抑和分散繁忙時間的過海交通及紓緩屯門公路的交通情況。隨着六號幹線（包括中九龍繞道及將軍澳－藍田隧道）於2026年內全線通車，預期部分駕駛者的行車路線選擇將有所改變。我們會持續密切留意六號幹線全線通車後各政府隧道及主要幹道的使用情況，適時檢視相關收費。

汽車增長亦一直是城市管理的重要議題之一。為了平衡個人出行需求與道路交通容量，並同時促進環保及可持續發展，運輸署採取多項措施，對汽車數目進行監控和管理。政府於2021年調整了私家車首次登記稅及牌照費，並作出相應條例修訂，以遏抑汽車數量增長。在實施措施前的五年間，即2017至2021年，領牌私家車的增長率每年約2%。但自有關措施生效後，領牌私家車的增長幅度已見緩和，於2025年首9個月按年增長率平均約為0.6%。雖然財政措施在控制車輛增長及使用上有可見效果，但在考慮採取有關措施或更嚴格的策略以控制汽車增長及使用時，我們需要評估整體汽車增長情況以及各項措施的影響，同時會持續改善運輸基建，以及鼓勵錯峰出行等。

活·行

HEALTHY MOBILITY





3.3 活·出行

香港作為一個充滿活力的國際都會，街道上放眼盡是絡繹不絕的人流和車流。但密集的城市環境同時為香港在交通和可持續發展方面帶來各種挑戰。運輸的碳排放佔了香港碳排放總量約兩成，為了邁向2050年前實現碳中和及車輛零排放的目標，政府先後公布了《香港電動車普及化路線圖》、《香港清新空氣藍圖2035》、《香港氣候行動藍圖2050》、《香港氢能發展策略》及《公共巴士和的士綠色轉型路線圖》，當中的構思及建議與運輸政策環環緊扣。政府會繼續積極推動低碳轉型，結合電動及新能源車輛的普及化，同時推動步行和騎單車等主動和綠色的出行方式，讓市民擁有更環保、更健康、更富活力的出行選擇，促進香港的可持續發展和城市的宜居性。

現行政策及措施

為了支持可持續發展，政府一直推動不同的綠色出行方式，具體措施包括：

推廣電動和其他新能源車輛：為了引領香港在2050年前達致車輛零排放的未來路向，環境及生態局於2021年3月公布《香港電動車普及化路線圖》，闡述未來在香港推動使用電動車及其所需配套的長遠政策目標及計劃。截至2025年12月，香港領牌電動私家車數量超過14萬輛，佔整體領牌私家車總數超過20%。電動私家車佔新登記私家車的比例，亦由2021年的兩成多，增加到2025年的七成多，增速位於世界前列。為配合電動車的普及化，政府積極推出不同措施以擴展香港的電動車充電網絡。與此同時，私人企業亦相繼推出不同充電服務配合市場的充電需求，包括中電源動集團在大嶼山充電站暨「粵車南下」資訊中心提供符合國標的充電設施。現時，香港已有超過12萬個泊車位配備充電基礎設施。另一方面，為了準備迎接氫能的發展機遇，環境及生態局在2024年6月公布《香港氫能發展策略》，提出按照「完善法規」、「制訂標準」、「配合市場」以及「審慎推進」四大策略，穩步有序地營造有利本地氫能發展的環境。政府的氫能源跨部門工作小組亦一直積極推動氫能運輸等試驗，我們預期更多試驗項目將陸續開展。未來，我們將繼續維持以電動化鐵路為公共交通系統的骨幹，並配合環境及生態局和環境保護署在推廣香港電動和其他新能源車輛普及化的工作，如繼續在合適的公眾停車場安裝充電基礎設施等。政府亦會鼓勵跨境巴士業支持環保改用新能源巴士，包括引進電動巴士及試驗氫燃料電池巴士。



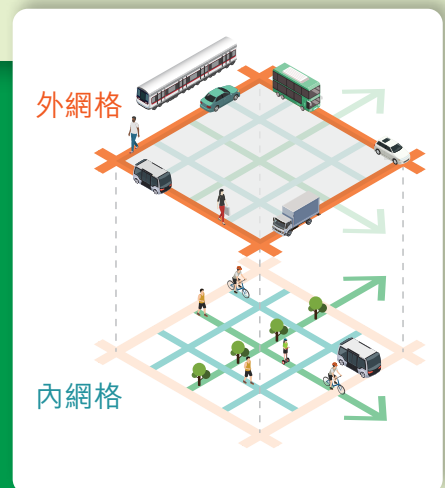
落實香港易行度整體策略及「行人規劃框架」：除了車輛電動化，政府亦持續推動主動出行方式。在步行方面，政府制定了香港易行度整體策略，旨在提升市民的步行體驗。這一策略圍繞四大目標，即「行得通」、「行得妥」、「行得爽」及「行得醒」，並制定了「行人規劃框架」及多項新的步行環境改善措施。我們會繼續於新發展區、市區重建及其他合適的都市更新項目中，採用「行人規劃框架」，以建立完善的行人網絡和實施合適的方案提升易行度，使步行成為香港可持續發展的重要組成部分。



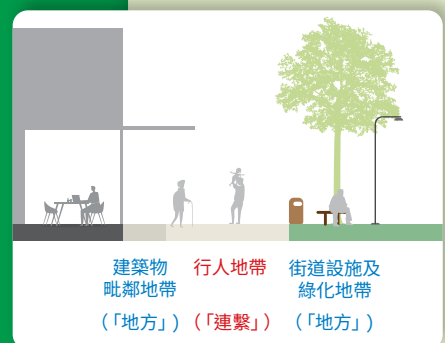
「行人規劃框架」包含以下兩個概念

1. **方便出行的「城市網格」：**透過分析汽車和行人在城市道路網格內不同部分的相對優次而進行規劃。「內網格」給予行人使用的優先次序會較高，締造行人友善環境及提升行人安全，而「外網格」則給予汽車行駛的優先次序會較高，以提升運輸效率。
2. **「連繫」與「地方」功能分類：**行人路「連繫」的目的是便利市民在地方之間行走來往，而「地方」功能則代表行人路本身亦是一個目的地（如行人在零售和餐飲等地點聚集）。透過分析行人路「連繫」與「地方」兩類功能的重要性及優次，為個別道路設計訂定相應的措施提升易行度，包括擴闊行人路或把樓宇後移以增加行人空間、提供有蓋行人通道或設置樓宇簷篷、引入街景改善設計等，為市民提供更舒適的步行體驗。

在「行人規劃框架」之下，政府微調了行人道最低闊度的標準，並為行人地帶、建築物毗鄰地帶、街道設施及綠化地帶所需的空間和布置優化了設計指引，進一步提升步行環境的舒適度和美觀度，讓市民在步行時感到通達、安全和愉快。



城市網格概念圖



行人道的三個地帶

窩打老道山
升降機及
行人通道系統



薄扶林道
(近瑪麗醫院)
的有蓋行人通道

2022年交通習慣調查



調查顯示，最多受訪者支持的行人設施改善措施是為行人通道加建上蓋 (29%) 和擴闊行人道 (17%)。



行人過路平台

進行步行環境改善工程：政府一直進行步行環境改善工程，例如積極為公共行人通道加建無障礙通道設施（包括升降機及斜道等）、為行人通道提供上蓋、加設上坡電梯系統等，構建更安全舒適的步行環境。為創造共融的出行環境，我們亦會充分考慮輪椅使用者及其他有需要人士的要求，其中包括設置行人過路平台，提供一個連續而平坦的過路處，並鼓勵駕駛者減速和讓路予行人橫過馬路。

擴展單車徑網絡及加設相關設施：政府現行的單車政策是在道路安全及環境許可的前提下推動「單車友善」環境，在新發展區及新市鎮加設單車徑及相關設施，並改善現有設施，方便市民以騎單車作消閒、康樂或短途代步用途。政府一直分階段擴展單車徑網絡及在各區合適地點加設單車泊位，為市民提供安全、便捷的單車設施。



推廣綠色及安全出行文化：除了制定易行度整體策略和改善行人及單車基礎設施外，推廣和教育對於鼓勵市民採用綠色和主動出行模式，培養安全出行文化亦至關重要。政府一直積極舉辦各種宣傳活動，提高市民的安全意識和出行文化。



道路安全議會五十一周年「留心勿搵蛋」道路安全嘉年華



巴士安全卓越獎頒獎典禮2025

政府推行了多項針對不同道路使用者的宣傳及教育活動，如「行人安全專題行動」以及針對兒童和老人的道路安全宣傳活動。政府亦積極舉辦以行人及單車為主題的教育活動，增進市民對行人道路安全的知識，以及對單車使用規則的了解。

通過這些現行措施，政府希望能夠便利市民選擇步行和騎單車出行，減少對私家車的依賴，從而改善空氣質素，並為香港打造一個更宜居的城市環境。在未來，我們希望藉新發展區持續落實這些措施，並加入更多綠色運輸元素，以締造健康出行和共融綠色社區。



於2024年第3季翻新後的道路安全巴士

綠色規劃 構建低碳生活圈

更妥善融合運輸與城市規劃以構建更多可持續發展的社區

作為實現更美好、更宜居城市的重要一環，可持續社區的規劃及設計不可或缺，以顧及社區內居民短途出行的需要、改善地方形象及提升幸福感。我們建議從城市規劃空間布局着手，在社區內配置各類必要設施與服務，構建更多以健康出行為導向的綠色社區，將主動出行與綠色運輸納入社區規劃重點，並行推進土地規劃與道路系統設計，全面提升市民出行便利性。由於新發展區具備充足空間優勢，可更有效整合運輸系統與城市規劃，我們將會在新發展區引入「15分鐘生活圈」的規劃概念，並採用不同類型「以人為本」的道路設計方案。

建議 20

在新發展區採用「15分鐘生活圈」的概念以整合運輸與城市規劃

我們建議採用「15分鐘生活圈」作為新發展區城市與運輸整合規劃的概念。此規劃概念強調於同一社區內整合多種設施及功能，居民可以透過步行和騎單車等主動和綠色出行模式，在15分鐘內輕鬆到達社區中不同地點，包括公共交通設施、社區設施、康樂設施、休憩用地等，便利地滿足日常生活所需。同時，居民亦能利用公共交通設施，包括鐵路、智慧綠色集體運輸系統及電動巴士等，便捷往返生活圈外圍區域。

新田科技城、新界北新市鎮及牛潭尾新發展區等項目，將會引入「15分鐘生活圈」概念。此舉不僅能提升社區內各個生活處所的可達性與便利度，促進居民互動交流，更能鼓勵以步行及騎單車作為短途出行選擇。





「15分鐘生活圈」概念圖

建議 21

引入更多「以人為本」的道路設計以凝聚社區活力

過往，本港街道規劃多以車流為主導方式設計（如主要幹道、區域幹路、地區幹路等），側重發揮街道作為「連繫」各地方的通行功能。然而，參考內地及外國經驗，更為完整的街道設計除了滿足通行需求，更需要考慮街道作為「地方」以容納各種活動的功能。透過擴展「以人為本」空間、增設街道休憩社交功能，可以使街道本身轉化為具吸引力的人流匯聚點。我們需平衡所有道路使用者的需要，全面發揮街道作為「連繫」及「地方」的雙重功能，以促成環境與行人交流互動，進而驅動城市發展。

我們建議在新發展區特定區域引入不同類型的道路設計，給予行人、單車、電動可移動工具和綠色運輸更多優先考慮，並配合社區的整體規劃，採用更「以人為本」的設計，連結文化、旅遊景點及藍綠資源，讓市民看到及感受到新設計帶來的環境效益及凝聚社區活力。



以人為本的街道設計



策略

6

安全共融
健康活力樂出行

為營造健康活力、安全共融的出行環境，政府將推動出行與健康生活深度融合，提供更多個人化出行選擇，系統構建「以人為本」的綠色出行網絡。我們會積極推廣步行與騎單車，以及安全使用電動可移動工具⁸。同時，我們會提供充足的配套設施，加強這些出行模式與現有公共運輸系統相結合，以期讓香港發展為一個更綠色、更宜居的國際大都會。

安全使用電動可移動工具和締造「單車友善」環境

我們建議在新發展區和新市鎮締造單車友善環境，推廣騎單車和使用電動可移動工具作為短途出行和首／尾程接駁「運輸交匯樞紐」、鐵路站和公共交通車站的代步工具，讓市民有更多主動出行方式選擇。就此，我們預計會在2026年提交立法建議，支持電動可移動工具的安全使用。我們亦會引入兩個等級的單車徑系統，並提供足夠的單車和電動可移動工具配套設施供市民使用。



⁸ 電動可移動工具在香港主要分為兩大類，包括電動個人移動工具（例如電動滑板車、電動滑板、電動單輪車及電動平衡車等），以及電動輔助單車（即裝設一個輔助電動馬達及只會在使用者踏腳踏時提供機動輔助的單車或三輪車，當達至某一速度便會中斷機動輔助）。

安全使用電動可移動工具

電動可移動工具已在世界各地不同城市成為新興的個人出行模式，基於其方便性、便攜設計及成本下降等因素，電動可移動工具日趨普及。政府一直以來擁抱綠色出行的新科技和創新發明，期望在適當的規管下，使用電動可移動工具將能與騎單車一般，配合新發展區及新市鎮的單車徑發展成為個人綠色低碳出行的另一選擇，從而整體減少使用機動交通工具作短途出行的需求。

政府將引入規管框架從電動可移動工具本身、其使用者及訂定合適的行駛路段三方面進行規管，讓電動可移動工具可以安全地在合適的地點使用。另外，我們建議於「運輸交匯樞紐」內設置配套設施，如儲存設施或停泊位置等，以支持電動可移動工具作短途或首／尾程接駁的應用。



運輸署已成立了一個跨部門的工作小組，專責檢視電動可移動工具的規管框架，並制訂相關技術及安全要求，以及檢視電動可移動工具試驗結果。根據分析顯示，在施加合適的技術及安全要求的情況下，電動可移動工具的行駛速度、行駛時所需的空間及操作表現皆與一般單車相若。因此，我們認為就電動可移動工具與單車共用單車徑的安排，在保障單車徑使用者安全及技術上是可行的。

我們收到不少市民的意見，擔心電動可移動工具會帶來道路安全問題。因應香港人口密集和道路汽車流量高的情況，我們將建議電動可移動工具不應在行人路及行車道上使用。至於電動單車，其運作模式類似電動電單車，應按現行電單車相關法例規管。



香港科學園附近的電動可移動工具實地試驗

認證安排：為確保電動可移動工具在道路上使用及電機的安全，我們計劃要求由獲第三方機構認可的認證機構測試各產品的技術規格及電機要求。當中，電池及電子設備亦需要根據國際標準進行認證測試，例如過度充電或放電控制、短路及過熱防禦、振動和機械衝擊測試等，以確保防火及生命安全。電動可移動工具的生產商或代理須向認證機構申請認證，獲認證的產品會貼上二維碼認證標籤，方便市民及執法人員辨識。而為確保產品認證在香港市場切實可行，運輸署早前已諮詢業界（包括生產商、用家組織、測試機構、世界貿易組織等），一般認為安排合理及可行。運輸署正聯同香港生產力促進局合作草擬產品認證安排的細節，並物色具備條件的認證機構，以確保產品安全，在將來法例實施時讓市民可安心選購和適當使用。



《實務守則》：政府亦已成立包括業界代表和政府部門的工作小組，制訂《實務守則》，訂明電動可移動工具的技術細節、操作規則、安全提示及指引等。

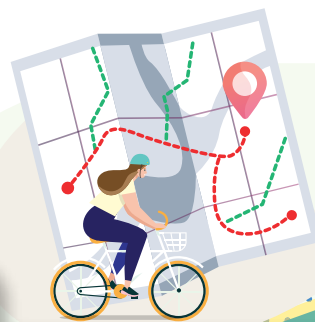
罰則方面，我們認為罰則應與其使用風險相稱。與騎單車相似的違規行為如魯莽駕駛，可參考與單車相關的罰則，至於若干較嚴重的罪行如非法改裝，可參考與汽車相關的罰則。參考了其他交通罪行的執法模式，我們建議為一些較輕微的罪行設立定額罰款制度，以提高執法的成效。



建議 23

引入兩個等級的單車徑系統

為鼓勵以單車作為日常出行模式，我們建議引入兩個等級的單車徑系統，分別是「單車主幹道」和「地區單車徑」。「單車主幹道」指的是單車徑網絡的主要路段，提供直接且高效的路線，以促進區內騎單車出行，特別是連接「運輸交匯樞紐」、鐵路站與其他主要目的地。我們會在「單車主幹道」設置單車友善過路設施，盡量減少騎單車人士下車過路的需要。就此，我們將引入單車過路處及單車燈號設計，並訂立相關的設計標準。而「地區單車徑」則深入至區內其他不同發展用地，鼓勵市民日常生活以單車代步，其設計與現有單車徑相似。



單車友善過路燈號
效果圖



我們會在新發展區建設全面的單車徑網絡。在規劃新發展區時，我們會盡可能在大部分區內道路配置單車徑，目標是新發展區單車徑網絡200米範圍內，能連接九成以上住宅用地。單車徑網絡亦將連接區內「運輸交匯樞紐」、海濱長廊和綠化空間，在提升連貫性和便捷性的同時，讓市民及旅客更易享受區內的海濱及綠化資源。新發展區單車徑網絡將配合各區基礎設施發展逐步落實。

針對市區現況，鑑於人口高度密集、交通繁忙和路邊活動頻繁（例如停車上落客和上落貨活動），在既有繁忙街道上額外提供單車行車線不僅面臨空間局限性，更會帶來潛在道路安全風險。基於道路安全及地區環境考慮，政府不建議市民在現有市區路面以單車作為主要通勤工具。在此前提下，我們會優先考慮使用市區的合適空間優化步行環境，以鼓勵市民步行。



建議 24

按土地用途需求提供足夠單車泊位和其他配套設施

在推廣使用單車和電動可移動工具方面，另一個重要考慮是提供充足的單車泊位和其他配套設施。截至2025年12月，香港約有66 000個公眾單車泊位。為了配合推廣使用單車的政策及滿足將來的單車泊位需求，我們建議將單車泊位納入為土地用途的附屬設施，按土地用途配備足夠的單車泊位，以增加新發展區的單車泊位供應。此外，我們也會繼續在各新發展區物色合適地點增加公眾單車泊位，以供市民及共享單車停泊之用。如新的單車泊位要求能在新發展區內落實應用，我們預計將來總共提供超過130 000個單車泊位。另外，為鼓勵市民以騎單車作為首／尾程接駁，以轉乘其他公共交通工具，我們亦鼓勵在「運輸交匯樞紐」設置不同單車配套設施，如儲物櫃、簡單的單車維修工具等。

單車泊位





打造香港成為「易行城市」

不論是上班、上學、或進行休閒活動，步行是最自然和簡易的短途出行方式。我們將繼續構建香港成為「易行城市」及推動「香港好·易行」，並會繼續在各區推展步行環境改善措施，積極推動安步當車，鼓勵市民多步行，減少市民對車輛的依賴。同時，我們亦會增強不同社區的通達性及交通便利性，以配合文化體育及旅遊局倡議的「大城小區」理念及城市漫步路線，展現香港各區深度遊的特色。

建議 25

加快推進優化步行環境措施

面對社會高齡化趨勢，我們需要採用更多措施加強行人過路的安全，為公眾（尤其是長者及行動不便人士）締造「行人友善」的步行環境。首先，我們建議在更多合適地方推動「低速行車限制區」，特別是行人密集的地區，以限制車速的方式，加強行人安全⁹。我們已在香港就每小時30公里的低速行車限制區進行測試，效果理想。我們將更新相關標準以推動此新措施作更廣泛應用，並會優先考慮在學校區、街市、老人及復康中心鄰近地區等合適地方應用。



位於西灣河的「低速行車限制區」

⁹「低速行車限制區」在世界各地漸為普遍，有些城市甚至把預設車速整體調低。根據數據顯示，將車速限制在每小時30公里或以下，有效降低事故帶來的潛在傷害。

此外，我們建議善用新科技，透過「實時交通燈號調節系統」，根據行人流量及交通狀況實時調整燈號時間，這不僅能有效減少行人等待時間，還能提升交通效率。我們會在全港約50個合適路口，以及在新發展區內新建的合適路口安裝「實時交通燈號調節系統」。



我們亦將繼續優化無障礙通道設施，包括安裝約13 000組新一代電子行人過路發聲裝置。新裝置的功能包括發光組件，讓弱視人士更容易在夜間找到行人過路位置、摸讀地圖為視障人士提供過路處的布局資訊、語音位置提示讓使用者掌握身處的位置等，以便利視障人士及其他市民安全過路。新裝置於2025年起陸續在全港約2 000個路口安裝，預計於2027年完成。



新一代電子行人過路發聲裝置

除上述措施以外，運輸署亦在2024年開展了「對角行人過路處」的試驗計劃，並挑選了位於沙田（沙角街與逸泰街交界）及尖沙咀（加拿分道與加連威老道交界）的兩個交通燈控制路口作為試點。「對角行人過路處」讓行人可以選擇以較短距離橫過至對角位置，縮短步行距離並節省時間。由於有關試點的整體運作安全順暢，亦便利了過路的行人，我們會將「對角行人過路處」推展至另外15個合適的路口，其中香港島2個、九龍5個及新界8個，包括鄰近威爾斯親王醫院（銀城街和插桅杆街交界）、石門站（安明街和安睦街交界）和將軍澳站（寶邑路和唐俊街交界）的路口，預計於2026年起分批完成。我們正就「對角行人過路處」訂立設計標準及指引，以便在新發展區及現有的合適路口擴大應用。



尖沙咀（加拿分道與加連威老道交界）交通燈控制路口的對角行人過路處試驗計劃



現有及擬議對角行人過路處的位置

4. 總結

香港正迎來大灣區與北部都會區發展的重大機遇。同時，科技發展騰飛，為適應人口增長、社會高齡化及出行模式的相應變化帶來更佳契機。我們必須具備前瞻性的視野制訂清晰的運輸策略方向，為香港長遠社會和經濟發展把握機會並注入更大動能。本《藍圖》從香港的運輸基建布局、公共交通服務、新科技應用、便利市民綠色出行等提供了整全框架，臚列具體建議與行動綱領，為香港交通運輸至2040及以後的未來發展籌謀，並奠定堅實基礎。

在策略部署上，我們會以「基建先行」及「創造容量」的規劃方針優化基建布局，並藉「以人為本」及多元綠色的原則提升我們位居世界前列的公共交通系統，創造容量與效能以滿足需求及挑戰。我們將與產、學、研各界合作，更廣泛應用人工智能及大數據等前沿技術，革新交通管理，以智慧科技賦能城市流動，提升整體運輸效率。同時，我們會推動主動出行模式，打造香港成為充滿活力的宜居城市，並大力推動新能源運輸，邁向碳中和目標，確保香港的可持續發展。

《藍圖》三大主題下的各項策略及建議，將讓香港與時並進，鞏固內聯外通的樞紐地位，為更好對接國家的「十五五」規劃做好準備，助力大灣區的高質量發展。透過高效的本地及跨境基建網絡與交通服務，香港將能更好融入及服務國家發展大局，為香港開創更廣闊的機遇，為市民和旅客提供更高效多元的交通服務。



落實以人為本 強化內聯外通

促進高效出行 擁抱綠色生活

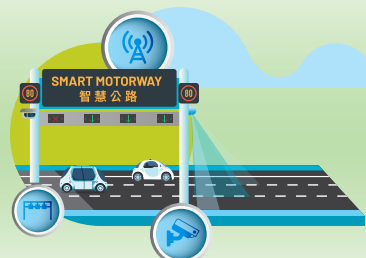
2033—2040+



探討於洪水橋／厦村新發展區、新田科技城、新界北新市鎮及紅磡建設「運輸交匯樞紐」



分別於2033年和2034年或以前開通東九龍及南港島線（西段）「智慧綠色集體運輸系統」



於主要幹道逐步落實智慧公路管理



在物流業較集中的地區推展公眾停車場項目時，優先提供更多商用車輛泊車位



2031年開通啟德及洪水橋／厦村（第一階段）的「智慧綠色集體運輸系統」



持續探討在不同場景測試需求導向智慧公交的可行性

2026—2027



研究擴大過海交通容量



首批持牌網約車平台最快可於2026年第四季內開始營運



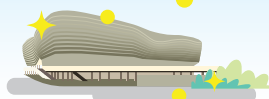
持續在多區及跨區進行自動駕駛車輛測試



全線開通六號幹線



開通東鐵線古洞站



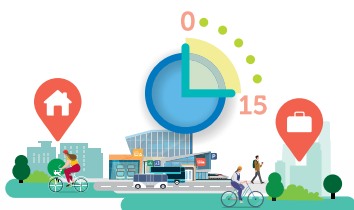
為新皇崗口岸聯檢大樓訂定合適的公共交通服務安排



所有的士提供電子繳費媒介、完成安裝行車記錄系統並連結至運輸署的中央資訊系統



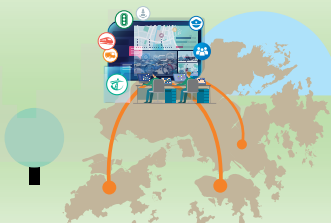
因應新一輪泊車供求研究結果及建議，提供足夠商用車輛泊位，長遠做到「商用車輛，夜有所泊」



全面在所有合適新發展區落實「15分鐘生活圈」及「以人為本」道路以打造「易行」及「單車友善」城市



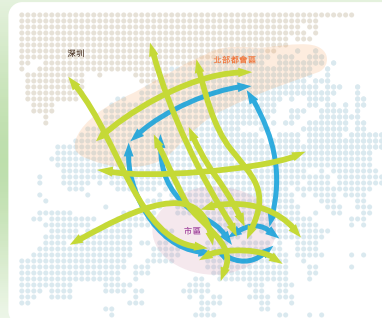
容許在所有合適的單車徑上安全使用電動可移動工具



檢視試點應用交通管理平台的成效，適切地在其他地區推行

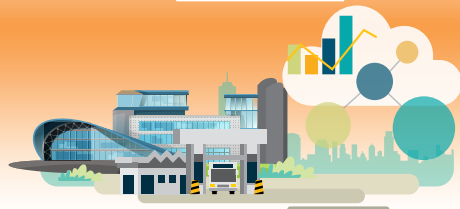


因應北部都會區鐵路覆蓋的陸路口岸將由現時兩個大幅增加至六個，為各口岸研究相關交通配套設施



構建「八縱八橫」的運輸基建布局

2028-2032



與大灣區城市互通連接各陸路口岸的公共交通資訊



於海底隧道與西區海底隧道加入智慧公路元素



開通東涌線延線、小蠔灣站、屯門南延線、屯馬線洪水橋站，以及沙田T4號主幹路



推動跨境自動駕駛車輛項目，及積極推動於北部都會區引進多場景自動駕駛測試及應用



「粵車南下」逐步推展至廣東省其他城市，檢視和商討有序增加名額



就交通管理平台展開研究，籌備在市區內進行一個區域性試點應用



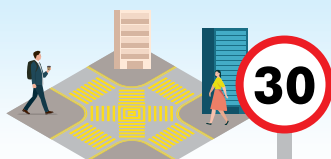
逐步在全港約50個現有獨立交通燈號控制路口安裝「實時交通燈號調節系統」



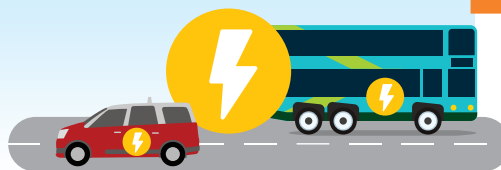
制訂「發展低空經濟規劃行動綱領」



訂定規管安排以容許在指定範圍安全使用電動可移動工具



逐步在全港15個合適路口應用「對角行人過路處」，並在合適地方陸續應用更多「低速行車限制區」



陸續引進約600輛電動巴士和約3 000輛電動的士

5. 行動綱領

本《藍圖》為未來的運輸發展勾劃明確方向，結合「政策創新」及「技術創新」的雙創新思維，循「享·旅程」、「連·都市」、「活·出行」三大主題，訂出六大策略及25項建議，並從「短、中、長期」制定出各項建議的發展路徑。各項建議的措施及計劃概括於下表，而2026的工作部署則列於附件：

享·旅程

ENJOYABLE JOURNEYS

策略 1 樞紐匯聚 內外連通迎機遇

短期工作 (2026-2027)	中期目標 (2028-2032)	長遠規劃 (2033至2040及以後)
以運輸基建驅動發展		
建議 1 擴展運輸基建，建設內外連通網絡		
主要目標包括： <ul style="list-style-type: none">全線開通六號幹線（包括中九龍繞道及將軍澳－藍田隧道）開通東鐵線古洞站研究擴大過海交通容量	主要目標包括： <ul style="list-style-type: none">開通東涌線延線、小蠔灣站、屯門南延線、屯馬線洪水橋站，以及沙田T4號主幹路展開北都公路（新田段）建造工程	有序推展《香港主要運輸基建發展藍圖》建議的一系列運輸基建，預計鐵路網絡的總長度會由目前約270公里增加至接近390公里，主要幹道的總長度將由現時約265公里增加至接近380公里。
構建交匯樞紐提升轉乘體驗		
建議 2 建設新一代「運輸交匯樞紐」		
<ul style="list-style-type: none">盡早將相關構思融入合適的新發展區或其他發展項目規劃中優化現有公共交通服務的配套，加入更多「以人為本」的元素（如優化大欖隧道轉乘站的候車環境）	<ul style="list-style-type: none">配合運輸基建及相關發展，探討於洪水橋／厦村新發展區、新田科技城、新界北新市鎮及紅磡建設「運輸交匯樞紐」於主要鐵路站或其他具地理優勢位置落實「運輸交匯樞紐」	



短期工作 (2026-2027)	中期目標 (2028-2032)	長遠規劃 (2033至2040及以後)
---------------------	---------------------	------------------------

促進與大灣區其他城市的交通連繫

建議 3 優化陸路口岸交通設施規劃及布局

<ul style="list-style-type: none"> 為新皇崗口岸聯檢大樓訂定合適的公共交通服務安排 配合沙頭角口岸重建工程可行性研究，及早制訂合適的交通配套設施 	<ul style="list-style-type: none"> 因應不同口岸工程及連接口岸的鐵路項目，研究相關交通配套設施 	<ul style="list-style-type: none"> 2034年或之前開通北環線支線接駁新皇崗口岸 因應北部都會區鐵路覆蓋的陸路口岸將由現時兩個大幅增加至六個，為各口岸研究相關交通配套設施，使跨境交通布局更臻完善
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

推動促進大灣區互聯互通的相關政策

建議 4 便利跨境車輛

<ul style="list-style-type: none"> 持續優化「粵車南下」，包括於2026年中逐步推展至廣東省其他城市，檢視和商討有序增加名額 積極推動並爭取於2027年落實粵港澳三地商用車輛駕駛執照互認 	<ul style="list-style-type: none"> 研究推出其他措施，並持續優化「港車北上」和「粵車南下」常規配額安排，推動便捷的跨境通行，並進一步善用港珠澳大橋的承载力，配合建設令交通韌性提升，減低通勤時間，促進大灣區融合發展
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

建議 5 推進大灣區城市公共交通資訊互通

<ul style="list-style-type: none"> 透過粵港共建智慧城市群專責小組加快對接工作，並訂立公共交通資訊互通的細節安排 	<ul style="list-style-type: none"> 推動利用三地政府轄下的流動應用程式、網頁或小程序發放更多跨境交通資訊，例如連接各陸路口岸的公共交通資訊及道路狀況等，便利跨境往來
------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

策略 2 智慧綠色 多元交通利民生

推動綠色公共交通服務

建議 6 推展「智慧綠色集體運輸系統」

<ul style="list-style-type: none"> 批出啟德項目合約 為東九龍項目以及洪水橋／厦村新發展區項目（第一階段）招標 全速推進南港島線（西段）的詳細規劃及設計，並開展前期建造工程 	<ul style="list-style-type: none"> 2031年開通啟德項目 2031年開通洪水橋／厦村新發展區項目（第一階段） 	<ul style="list-style-type: none"> 2033年或以前開通東九龍項目 2034年或以前開通南港島線（西段） 陸續開通洪水橋／厦村新發展區項目的餘下階段
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

建議 7 配合政府的政策措施，發展綠色運輸並鼓勵使用新能源交通工具

<ul style="list-style-type: none"> 配合有關部門的政策目標，在2027年陸續引進約600輛電動巴士和約3 000輛電動的士 	<ul style="list-style-type: none"> 積極鼓勵各公共交通服務營辦商配合政府的綠色運輸政策，使用新能源交通工具
-----------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------

短期工作 (2026-2027)	中期目標 (2028-2032)	長遠規劃 (2033至2040及以後)
優化個人化點對點交通服務		
建議 8 持續提升的士服務質素		
<ul style="list-style-type: none"> 持續監察的士車隊運作，推動的士業邁向更專業化和系統化的管理 由2026年4月開始，要求所有的士司機必須提供電子繳費媒介 預計所有的士將於2027年年中完成安裝行車記錄系統，並連結至運輸署的中央資訊系統 在落實網約車服務規管制度及持牌網約車平台全面投入服務後，密切監察個人化點對點交通服務行業的整體情況，促進的士和網約車良性競爭，優勢互補，確保行業有序和健康發展，並為乘客提供多元化的出行選擇。 	<ul style="list-style-type: none"> 持續推動的士業應用科技提升服務質素，改善司機的駕駛安全，以及優化乘客的出行體驗 推動的士和網約車服務營辦商和從業員應用科技，與時俱進，持續提升個人化點對點交通服務質素和乘客的出行體驗，令更多需要點對點出行的私家車使用者轉用公共交通服務，亦同時促進行業長遠健康和可持續發展 	
建議 9 規管網約車服務		
<ul style="list-style-type: none"> 爭取於2026年上半年向立法會提交附屬法例，訂定規管網約車服務的細節 預計首批持牌網約車平台最快可於2026年第四季內開始營運 		
優化公共交通服務		
建議 10 提升公共交通服務靈活性		
<ul style="list-style-type: none"> 2026年年中起測試需求導向智慧公交的技術可行性 積極與專營巴士營辦商探討在一些特定的專營巴士路線，例如機場通宵巴士線及觀光巴士線等測試相關服務模式營運的可行性 	<ul style="list-style-type: none"> 持續探討在不同場景（例如乘客上落地點比較分散、位置較偏遠的地區以及客流量較少的時段）測試需求導向智慧公交的可行性 視乎發展情況，可考慮把這種靈活服務模式擴展至合適的新發展區 	
建議 11 優化長者友善設施和貫徹「無障礙運輸」理念		
<ul style="list-style-type: none"> 專營巴士營辦商在合適的巴士型號上增設額外的優先座 	<ul style="list-style-type: none"> 持續探討於不同公共交通服務提升長者友善和無障礙設施，例如專營巴士營辦商於購買新巴士時考慮購買配備可容納雙輪椅的雙層巴士、所有新營運往返醫院的專線小巴路線必須提供至少一輛可供輪椅上落的低地台小巴 在規劃大型集體運輸項目時，盡量將站點設置於接近主要社區設施的位置，並加設行人天橋、升降機和有蓋行人通道等連接站點 所有新興建的港鐵車站亦會採用無障礙設計，包括提供無障礙出入口、闊閘機、無障礙洗手間等 	
應對氣候變化，促進可持續發展		
建議 12 持續提升基礎設施管理及強化應變措施以應對極端天氣		
<ul style="list-style-type: none"> 針對重要道路基礎設施（包括主要公共道路、行車隧道等），陸續分階段落實相關應對措施，提升抵禦水浸威脅的能力。大部分措施（例如加裝閉路電視系統及感應器，加裝擋水板、防水閘，推行路段改善工程）已於2025年完成，餘下措施預計於2026年完成 	<ul style="list-style-type: none"> 持續檢視並提升基礎設施管理及強化應變措施 	

策略 3 數字管理 創新科技領發展

短期工作 (2026-2027)	中期目標 (2028-2032)	長遠規劃 (2033至2040及以後)
優化交通管理系統		
建議 13 推展「交通管理平台」，優化交通數字化管理		
<ul style="list-style-type: none"> 於2026年內就建立交通管理平台展開研究，籌備在市區內推行一個區域性試點應用 逐步在全港約50個現有獨立交通燈號控制路口安裝「實時交通燈號調節系統」 	<ul style="list-style-type: none"> 根據各新發展區的工程時間表持續推展「實時交通燈號調節系統」 檢視試點應用交通管理平台的成效，適切地在其他地區推行 	
推動自動駕駛車輛發展		
建議 14 安全有序地推動自動駕駛車輛無人化、規模化發展及邁向商業營運		
<ul style="list-style-type: none"> 運輸署署長將主持自動駕駛車輛應用促進工作組，專責審視包括下列項目的進度 持續推動在多區進行自動車測試，包括： <ul style="list-style-type: none"> 接駁港珠澳大橋香港口岸「轉機停車場」至香港國際機場海天中轉大樓項目由2026年第一季開始進行測試 推動「航天走廊」自動駕駛系統項目於2026年內落實商業營運，並啟動「遙距操作自動駕駛車輛」 促進自動車接駁不同交通工具，例如於2027年內落實連接高鐵西九龍站至機場快線九龍站的項目 持續推動自動車跨區測試，包括： <ul style="list-style-type: none"> 橫跨九龍城和觀塘兩區的啟德發展區項目 連接機場島、東涌和欣澳的項目 於2026年內展開研究自動車跨境應用 	<ul style="list-style-type: none"> 推動跨境自動車項目，例如經港珠澳大橋往來香港、珠海和澳門的跨境自動車接駁應用 推動於2028年延伸「航天走廊」的自動駕駛系統至東涌市中心成為「機場東涌專道」 積極推動於北部都會區引進多場景自動駕駛測試及應用，例如營運商可考慮推行區域之間的接駁，連接新發展地段與交通樞紐，提升自動車在科技和物流產業上發揮作用，以至作跨境通行測試 	<ul style="list-style-type: none"> 長遠而言，政府會按科技發展穩步推展自動車達到國家或國際標準第五級，適時檢視法例和實務守則，以確保制度完善、運作有序且風險可控，以配合技術發展趨勢，為長遠促進本港自動駕駛科技的廣泛應用提供紮實依據 密切留意自動車技術和商業營運的發展進度，考慮長遠自動車用於合適的公共交通服務，目標於2035年實現規模化應用

短期工作 (2026-2027)	中期目標 (2028-2032)	長遠規劃 (2033至2040及以後)
推動低空經濟		
建議 15 發展低空經濟，促進運輸物流		
<ul style="list-style-type: none"> 首批多於20個「監管沙盒」中較為成熟、風險相對較低的項目會進入實際運作 在2026年上半年開始陸續推出進階版低空經濟「監管沙盒2」項目，以涵蓋技術複雜度較高的低空飛行應用場景 制訂「發展低空經濟規劃行動綱領」 與內地共同推展跨境試點項目 	<ul style="list-style-type: none"> 繼續完善民航法例及規管框架，為重量超過150公斤的「非傳統飛行器」制定新的專用法例，長遠為低空經濟標準化發展奠下基礎 繼續推展跨境無人機項目，進一步建立粵港澳低空跨境走廊 推動低空經濟標準化，制訂一套能與內地及國際標準對接的通用規範準則 繼續致力構建協作高效的低空經濟生態系統 	

策略 4 活用空間 優化基建增效率

邁向智慧公路管理應用

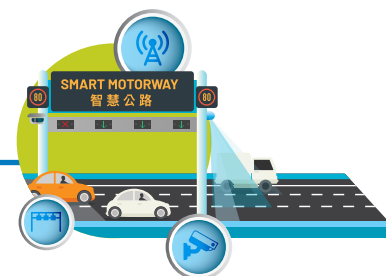
建議 16 於主要幹道落實推展智慧公路管理

<ul style="list-style-type: none"> 於2026年內完成更新相關標準，訂明引入智慧公路的準則及相關設備配置要求，為推展智慧公路管理提供條件 	<ul style="list-style-type: none"> 更換海底隧道與西區海底隧道的交通管制及監察系統，目標於2029年完成 	<ul style="list-style-type: none"> 於2033年或之前開通的十一號幹線南端的青龍大橋，及於2036年或之前開通的北都公路（新田段）落實智慧公路管理 長遠配合一系列規劃中的基建項目，以及於現有主要幹道，逐步落實智慧公路管理
------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

更有效運用泊車空間

建議 17 持續全方位增加泊車位

<ul style="list-style-type: none"> 多管齊下增加泊車位供應，包括透過「一地多用」公眾停車場及自動泊車系統項目，於2025及2026年兩年內按預期新增超過12 000個泊車位 於2026年內展開新一輪泊車供求研究，檢視現有的泊車設施及各類車輛（尤其是商用車輛）的泊車位供求，並於2027年公布研究結果及相關建議 	<ul style="list-style-type: none"> 在新發展區推行商用車輛夜間路旁泊位專項計劃 在物流業較集中的地區推展公眾停車場項目時，優先提供更多商用車輛泊車位 持續推展「一地多用」公眾停車場及自動泊車系統。已啟用及正在施工中的公眾停車場項目合共可提供超過3 200個泊車位，包括1 000個自動泊車位 在北部都會區等新發展區的規劃中，繼續為工業及現代物流用途項目配置相應的商用車輛停車設施 因應新一輪泊車供求研究結果及建議，提供足夠商用車輛泊位，長遠做到「商用車輛，夜有所泊」
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



短期工作 (2026-2027)	中期目標 (2028-2032)	長遠規劃 (2033至2040及以後)
更有效運用泊車空間		
建議 18 靈活運用泊車位		
<ul style="list-style-type: none"> 推行泊車位「一位多用」 研究擴大於指定合適的私人非住宅賣地項目開放一定數目的附屬泊車位及上落客貨位，供商用車輛作夜間停泊用途的適用範圍 與房屋署檢視，將泊車位靈活共用模式推廣至現有的公共屋邨的計劃 在合適地點調整咪錶位的最長泊車時間 推動泊車轉乘，在2026年陸續於荃灣、青衣和馬鞍山的短期租約停車場提供泊車轉乘設施 	<ul style="list-style-type: none"> 按照《香港規劃標準與準則》，於資助房屋發展項目提供更多共用泊車位給不同商用車輛停泊 因應新一輪泊車供求研究結果及建議，通過靈活運用泊車位，長遠做到「商用車輛，夜有所泊」 	
提升道路使用的效率		
建議 19 控制汽車增長及提高道路使用效率		
<ul style="list-style-type: none"> 檢視過海隧道及大欖隧道分時段收費的成效 	<ul style="list-style-type: none"> 持續監察政府隧道及主要幹道的使用情況，適時檢視相關收費 持續留意整體車輛數目的變化，適時檢視相關控制汽車增長的措施 	



策略 5 綠色規劃 構建低碳生活圈

短期工作 (2026-2027)	中期目標 (2028-2032)	長遠規劃 (2033至2040及以後)
更妥善融合運輸與城市規劃以構建更多可持續發展的社區		
建議 20 在新發展區採用「15分鐘生活圈」的概念以整合運輸與城市規劃		
<ul style="list-style-type: none">盡早將相關構思融入合適的新發展區規劃中	<ul style="list-style-type: none">在新發展區逐步落實「15分鐘生活圈」	
建議 21 引入更多「以人為本」的道路設計以凝聚社區活力		
<ul style="list-style-type: none">盡早將相關構思融入合適的新發展區規劃中	<ul style="list-style-type: none">在新發展區逐步設計及興建「以人為本」的道路，配合發展項目陸續落成	

策略 6 安全共融 健康活力樂出行

安全使用電動可移動工具和締造「單車友善」環境		
建議 22 安全使用電動可移動工具		
<ul style="list-style-type: none">爭取於2026年向立法會提交修訂條例草案，訂定規管安排以容許在指定範圍安全使用電動可移動工具	<ul style="list-style-type: none">適度擴大電動可移動工具適用範圍，最終達致容許在所有合適的單車徑上安全使用電動可移動工具	
建議 23 引入兩個等級的單車徑系統		
<ul style="list-style-type: none">在2026年起訂立相關標準以引入單車友善過路設施	<ul style="list-style-type: none">陸續在新發展區及現有新市鎮設計及興建單車友善過路設施	<ul style="list-style-type: none">單車友善過路設施在新發展區及現有新市鎮全面啟用
建議 24 按土地用途需求提供足夠單車泊位和其他配套設施		
<ul style="list-style-type: none">2026年起更新相關標準	<ul style="list-style-type: none">按土地用途及相關新標準提供單車泊位和其他配套設施	
打造香港成為「易行城市」		
建議 25 加快推進優化步行環境措施		
<ul style="list-style-type: none">於新發展區、市區重建及其他合適的都市更新項目中採用「行人規劃框架」進行規劃及設計於2026/27年起在合適地方陸續應用更多「低速行車限制區」於2026年起逐步在全港15個合適路口應用「對角行人過路處」預計於2027年完成安裝新一代電子行人過路發聲裝置	<ul style="list-style-type: none">繼續適時為全港不同地區增設無障礙通道（例如加建升降機或其他相關設施）繼續在新發展區及其他現有合適地點應用「低速行車限制區」、「對角行人過路處」等步行環境改善措施	<ul style="list-style-type: none">透過不同新發展區（例如洪水橋／廈村新發展區、新界北新市鎮、新田科技城及東涌新市鎮擴展等）和市區重建機遇（例如深水埗及荃灣區）大規模落實「行人規劃框架」中的規劃建議及設計

附件：2026年工作部署

《藍圖》的建議涵蓋基建布局、優化公共交通、科技應用以至個人出行的層面。為了提速落實各項建議，我們已經部署了一系列於2026年內進行的重點工作，為長遠達致《藍圖》的願景打下基礎：

1.「享·旅程」主題	2.「連·都市」主題	3.「活·出行」主題
1.1. 在「八縱八橫」的運輸基建布局下，全線開通六號幹線，並全力推展其他鐵路及主要道路項目 1.2. 研究擴大過海交通容量 1.3. 積極推展智慧綠色集體運輸系統，包括批出啟德項目合約，及為東九龍及洪水橋／厦村新發展區（第一階段）項目招標 1.4. 盡早將「運輸交匯樞紐」構思融入合適的新發展區或其他發展項目規劃 1.5. 為新皇崗口岸聯檢大樓訂定合適的公共交通服務安排 1.6. 逐步推展「粵車南下」至廣東省其他城市，檢視和商討有序增加名額 1.7. 透過粵港共建智慧城市群專責小組加快對接工作，訂立公共交通資訊互通的細節安排 1.8. 預計首批持牌網約車平台最快可於2026年第四季內開始營運 1.9. 測試需求導向智慧公交的技術可行性	2.1. 就建立交通管理平台展開研究，籌備在市區內推行一個區域性試點應用 2.2. 逐步在全港約50個現有獨立交通燈號控制路口安裝「實時交通燈號調節系統」 2.3. 進行接駁港珠澳大橋香港口岸「轉機停車場」至香港國際機場海天中轉大樓的自動車測試項目 2.4. 運輸署署長將主持自動駕駛車輛應用促進工作組，專責審視項目進度，包括落實商業營運（例如「航天走廊」）及跨區運作（例如啟德、機場島、東涌和欣澳），讓自動駕駛邁向無人化、規模化及商業化 2.5. 展開研究自動車跨境應用 2.6. 首批多於20個「監管沙盒」中較為成熟、風險相對較低的項目會進入實際運作 2.7. 陸續推出進階版低空經濟「監管沙盒2.0」項目，以涵蓋技術複雜度較高的低空飛行應用場景 2.8. 制訂「發展低空經濟規劃行動綱領」 2.9. 更新相關標準，訂明引入智慧公路的準則及相關設備配置要求 2.10. 多管齊下增加泊車位供應，包括透過「一地多用」公眾停車場及自動泊車系統項目，於2025及2026年兩年內按預期新增超過12 000個泊車位、研究擴大供商用車輛在合適項目中作夜間停泊用途的適用範圍、將泊車位靈活共用模式擴展至更多現有的公共屋邨及在合適地點調整咪錶位的最長泊車時間 2.11. 展開新一輪泊車供求研究，長遠做到「商用車輛，夜有所泊」 2.12. 陸續於荃灣、青衣和馬鞍山的短期租約停車場提供泊車轉乘設施 2.13. 檢視過海隧道及大欖隧道分時段收費的成效	3.1. 爭取於2026年向立法會提交修訂條例草案，訂定規管安排以容許在指定範圍安全使用電動可移動工具 3.2. 開始訂立相關標準以引入單車友善過路設施，並於新發展區實現「單車友善」環境 3.3. 於新發展區、市區重建及其他合適的都市更新項目中採用「行人規劃框架」進行規劃及設計 3.4. 陸續在合適地方應用更多「低速行車限制區」 3.5. 逐步在全港15個合適路口應用「對角行人過路處」



中華人民共和國
香港特別行政區政府
運輸及物流局



運輸署
Transport Department