

房屋及交通運輸

過去五年，推進或啟動大量運輸基礎設施建設

- 廣深港高鐵香港段，與港鐵公司商討營運安排，以及與內地部委討論在西九龍總站落實「一地兩檢」，並爭取於 2018 年第三季度通車。
- 沙田至中環線，爭取「大圍至紅磡段」於 2019 年年中通車，及「紅磡至金鐘段」於 2021 年通車。
- 公布《鐵路發展策略 2014》，提出七個新鐵路項目，並已就北環線（及古洞站）、屯門南延線、東九龍線和東涌西延線（及東涌東站）的落實事宜，邀請港鐵公司提交建議書。



- 港珠澳大橋香港段的建設，爭取香港段工程於 2017 年年底具備通車條件。
- 全長約九公里的屯門至赤鱸角連接路，提供一條新的策略性道路連接新界西北、北大嶼山、港珠澳大橋香港口岸和香港國際機場，並提供連接香港國際機場及市區的替代通道。
- 中環灣仔繞道和東區走廊連接路工程預計可於 2018 年年底或 2019 年第一季全面通車，從中環駕車往北角東區走廊只需五分鐘。



- 將軍澳 - 藍田隧道工程正式施工，預計於 2021 年落成，屆時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。
- 中九龍幹線工程，爭取於今年施工，2025 年完成。通車後，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。
- 籌備展開屯門西繞道的勘測研究及初步設計。最新走線方案將連接屯門至赤鱸角連接路及港深西部公路，並提供中途接駁點連接屯門北的青田路。

- 現正向立法會申請撥款，以進行十一號幹線可行性研究。十一號幹線配合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，並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。
- 向立法會申請撥款，進行跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究，就大嶼山、新界西北和新界北部等地區的規劃發展所需的運輸基建，敲定初步佈局。

公共交通

- 2017 年 6 月公布《公共交通策略研究》報告。研究檢視鐵路以外的公共交通服務的定位，目的是在重鐵網絡進一步擴展下，優化目前的公共交通佈局；亦就較受關注的八個課題進行檢討。一些主要政策建議為：（一）增加公共小巴的座位數目上限至 19 座；（二）優化個人化、點對點交通服務，以滿足不同乘客群組的需求，包括推出一定數量的專營的士；（三）提升輕鐵可載客量的短中長期措施，包括增購新車、重組部分輕鐵線以解決於繁忙路段重疊的問題，及優化個別較繁忙路口設計等；及（四）推廣無障礙運輸，包括於三條專線小巴醫院路線引入低地台小巴作測試，預計在 2017 年下半年開展。
- 2016 年宣布資助專營巴士公司加快在巴士站安裝實時到站資訊顯示屏及座椅。目標是在 2019-2020 年度，專營巴士公司可為所有現有有蓋而合適的巴士站增設顯示屏及 / 或座椅。
- 2017 年宣布計劃改善現有有蓋公共運輸交匯處及渡輪碼頭，改良外觀及設備。
- 2017 年宣布資助電車公司加快在主要彎位和路口以新技術更換路軌，減輕工程對交通的影響及令乘客旅途更舒適。工程預計可在 2020 年完成，更換約 2.4 公里的路軌。

- 2013 年，政府及港鐵公司首次按既定機制完成每五年檢討港鐵票價。第二次檢討則在政府要求下提前一年於 2017 年 3 月完成。兩次檢討均引入多項措施減輕市民的車費負擔。
- 專營巴士方面，截至 2016 年底，本港約七成（即約 410 條）巴士路線已設有分段收費，同時有超過 390 項巴士轉乘優惠計劃。此外，九巴將於今年 7 月起新增多項票價優惠措施，以及統一跨區路線及穿梭路線的短途收費。
- 五年間繼續為六條主要離島渡輪航線提供特別協助措施，減輕乘客負擔。
- 港鐵公司成立港鐵學院，培訓人才，提升本地及區域鐵路服務質素，推動香港運輸服務的進一步發展，並把握「一帶一路」沿線各國鐵路營運和擴展所帶來的機遇。
- 自 2013 年起，採用「區域性模式」重組專營巴士路線，為社區帶來更大的整體效益。連同透過每年巴士路線計劃施行的重組項目，在 2013 年至 2016 年間，專營巴士公司共取消或合併了 31 條使用量偏低的巴士路線，縮短了 14 條路線，並減少 279 條路線的班次，每日途經旺角、中環和銅鑼灣繁忙幹道的巴士共減少約 3 880 班次（約 12.9%），緩解擠塞及減少廢氣。
- 為紓緩擠塞，交通諮詢委員會（「交諮會」）應政府邀請於 2014 年提交《香港道路交通擠塞研究報告》。現正多管齊下，按部就班地推行交諮會的建議，包括研究控制私家車數目增長等措施。
- 於 2016 年順利接管東區海底隧道作為政府隧道，並準備於 2018 年 7 月接管大老山隧道。
- 為紓緩三條過海隧道及其連接路的擠塞，於 2017 年開展研究三條過海隧道及三條連接九龍及沙田的隧道的分流策略，並將於 2017-18 立法年度向立法會提交具體隧道費調整方案。
- 2015 年底至 2016 年初進行「中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃」的公眾參與活動，並會委聘顧問進行深入的可行性研究。
- 2017 年 2 月，把調高與交通擠塞相關罪行定額罰款額的修例建議

提交立法會審議。警方亦已加強執法。

- 在 2017 年開展優先處理商用車輛泊車位供求的檢討。
- 2017 年，推動「香港好・易行」計劃，完善步行網絡，提供清晰資訊，減低市民對機動交通工具的依賴。
- 2012 年，推出「人人暢道通行」新政策，擴大在公共行人通道加建無障礙通道設施的計劃。截至 2017 年 5 月底，已完成 57 個項目，並繼續推展餘下遍佈 18 區約 150 個項目。此外，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下一階段推展項目。
- 至 2017 年 6 月底，在 18 項已排名的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議項目中，有三項已完成或部分完成、三項現正施工、七項在研究和設計。
- 完成在元朗市中心的 10 項行人環境改善措施，包括擴闊行人過路處與行人路，及美化工程。就擬建由西鐵朗屏站向南伸延至教育路的行人天橋工程，已展開詳細設計工作。
- 就改善新市鎮單車網絡進行了顧問研究，並分階段推展擬定的改善工程（包括提供額外單車泊位及改善單車徑的安全性）。正研究如何協助團體以非牟利及自負盈虧形式營辦社區單車租賃服務。

海運、港口及物流

- 2016 年，成立「香港海運港口局」，協助政府制定海運及港口發展策略和措施，提升國際航運中心地位，並增撥資源，加強海外推廣工作，吸引國際知名海運企業來港設立分部。
- 2014 年，成立 1 億元的「海運及空運人才培訓基金」，鼓勵更多在學年青人或在職人士接受相關的技術訓練和升讀專業學位課程，投身海運及空運業界。截至 2017 年 3 月，「基金」共批出 2,647 萬元，惠及超過 3 000 名學生和現職海運及空運業人士。
- 加強推廣香港的高增值海運服務，包括船務代理和船舶管理、船務經紀、海事保險、海事法律和仲裁，以及船舶融資。先後 14 次出

訪海外及內地主要海運城市，包括雅典、倫敦、漢堡、青島、上海及寧波等地，鼓勵更多海運企業匯聚香港及採用香港的高增值海運服務。2016年，舉辦首屆香港海運週，當中包括每年一度的亞洲物流及航運會議，為區內海運業界盛事。

- 物流方面，加強在海外推廣香港作為區域物流樞紐的優勢。
- 2014及2015年，分別完成「香港港口發展策略2030研究」及葵青貨櫃碼頭附近一帶港口後勤用地的檢討，以應付港口和物流業的發展需求。並逐步落實改善措施，包括分階段將六幅共約18公頃的港口後勤用地批予貨櫃碼頭，以擴大貨櫃堆場空間及增加駁船泊位設施，提升處理貨物的效率，以及研究在貨櫃碼頭一帶合適用地上興建多層港口後勤設施的可行性。
- 在南丫島海難後，全面改革海事處的制度、改善部門內部管治及人力資源，包括立法要求載客船舶安裝有助航海安全的儀器等，提升海上安全。

空運

- 2016年，香港機場三跑道系統工程展開，造價約為1,415億元，需時約八年。
- 與國家及澳門民航局商討和落實優化珠三角空域的管理，以期循序漸進地達至三跑道系統每小時處理102班航班的長遠目標。此外，在2016年簽訂強化合作交流機制協議，設立三方領導層定期會面的機制，加強空域管理合作。
- 過去五年，新簽七個民航協定¹，現有簽訂民航協定的國家達67²個，包括與當中26個民航伙伴開放了雙方之間的航班運力。

¹ 塞舌爾、馬達加斯加、巴巴多斯、奧地利、塞爾維亞、馬爾他和西班牙。

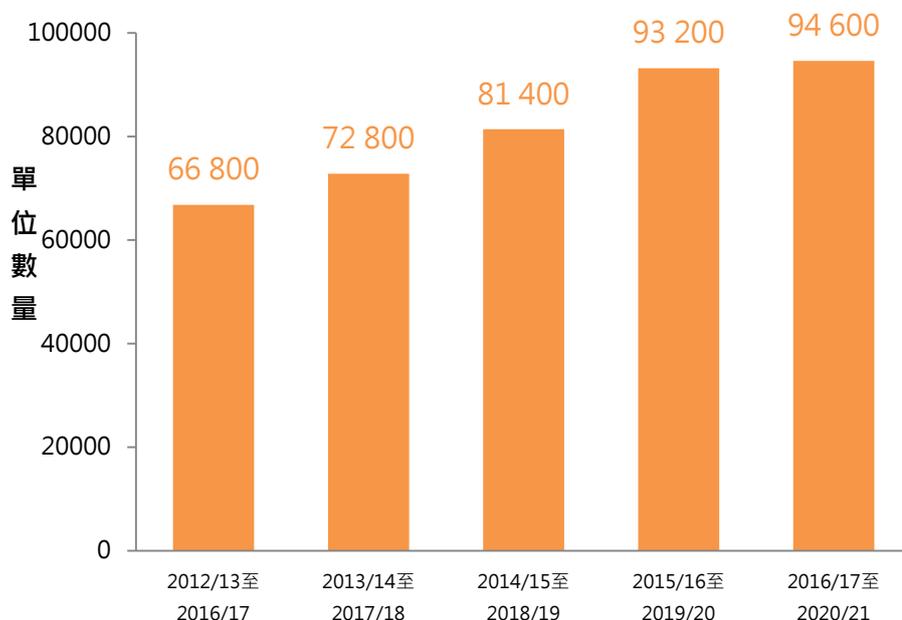
² 包括：澳大利亞、奧地利、巴巴多斯、巴林、孟加拉、比利時、巴西、文萊、柬埔寨、加拿大、克羅地亞、捷克、丹麥、愛沙尼亞、埃塞俄比亞、斐濟、芬蘭、法國、德國、希臘、匈牙利、冰島、印度、印尼、以色列、意大利、日本、約旦、哈薩克斯坦、肯亞、科威特、老撾、盧森堡、馬達加斯加、馬爾他、馬爾代夫、馬來西亞、毛里求斯、墨西哥、蒙古、緬甸、尼泊爾、荷蘭、新西蘭、挪威、巴基斯坦、巴布亞新幾內亞、菲律賓、大韓民國、阿曼、卡塔爾、俄羅斯、沙特阿拉伯、塞爾維亞、塞舌爾、新加坡、南非、西班牙、斯里蘭卡、瑞典、瑞士、泰國、土耳其、阿拉伯聯合酋長國、英國、美國和越南。

- 香港機場管理局已成立「香港國際航空學院」，培訓本地及區域空運管理人才。

房屋

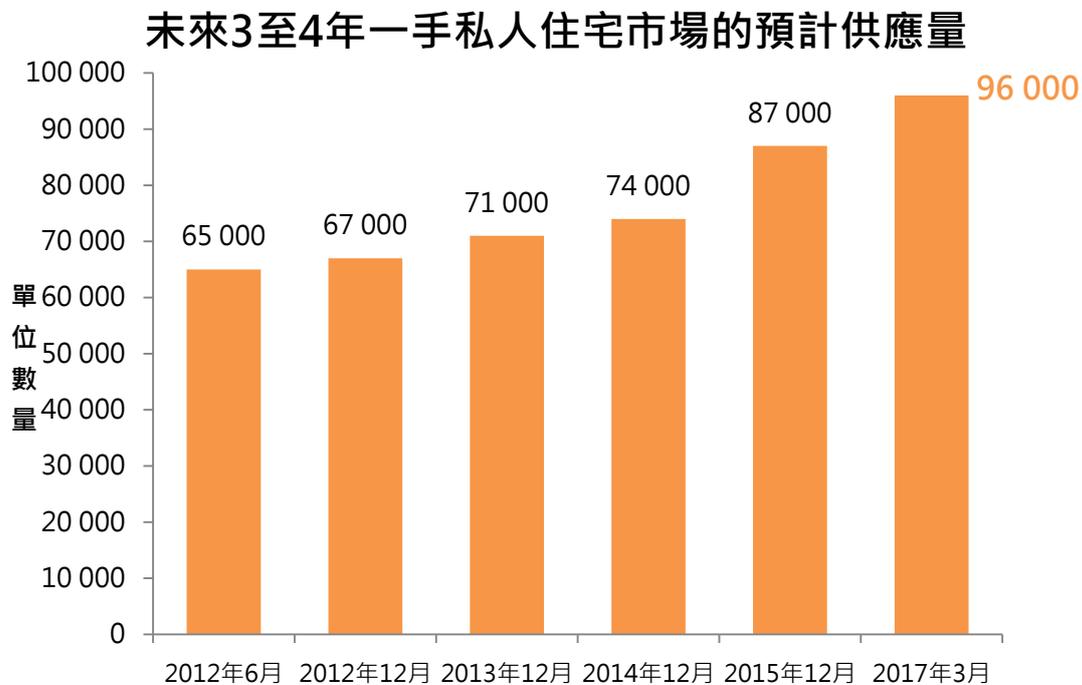
- 2012年9月，成立長遠房屋策略督導委員會，並於2013年9月諮詢公眾。
- 2014年12月，公布新的《長遠房屋策略》，是自1998年後首份在房屋方面的長遠策略性文件。採取「供應主導」的原則，按需求推算制定逐年延展的10年房屋供應目標，作為政府的規劃指標。
- 在2016-17年度起的五年內，公營房屋的預計建屋量為94 600個單位，當中出租公屋約71 900個，資助出售單位約22 700個。五年期的預計建屋量較過去四個五年期見持續增長。

2016-17年起五年期及前四個五年期的
公營房屋預計總建屋量比較



註：上述比較按照2017年3月的公營房屋建屋量預算

- 壓縮籌建流程，在確保工地安全和建造質素的基本原則下，不斷改良實際的建造程序，運用預製技術，盡可能加快完成公屋項目。在推展「熟地」項目上，已取得一定成果。
- 透過適度放寬發展限制（例如地積比率、建築物高度），為每一幅公營房屋用地適度增加建屋量。
- 持續推出住宅用地，私營房屋中期供應量顯著增加。截至 2017 年 3 月底，預計未來三至四年一手住宅市場的供應量約為 96 000 個單位，較本屆政府上任時高出 48%，亦是自 2004 年 9 月起政府按季度公布供應數字以來的新高。



- 「港人自住優先」。先後實施多輪需求管理措施，包括買家印花稅和加強額外印花稅、雙倍從價印花稅，以及新住宅印花稅，有效打擊投機、遏抑外來需求和減低投資需求。
- 重推居屋。2014 年及 2016 年，房委會共預售 4 817 個新建居屋單位；2017 年初，再預售第三批約 2 100 個居屋單位。
- 另外，房協在 2012 年及 2016 年預售共 2 008 個新建資助出售單位；2017 年底，房協將預售第三批約 600 個資助出售單位。

- 在 2013 年及 2015 年推出兩輪容許合資格的白表申請者在第二市場購買尚未繳付補價的資助出售單位的臨時計劃，通稱「白居二」，配額分別為 5 000 個及 2 500 個。兩輪共有超過 4 000 名白表買家在第二市場成功購買單位。
- 2016 年，推出首個綠置居項目，定價比傳統居屋低，並已全數售出。
- 在財政上全力支持房委會，2014 年設立「房屋儲備金」，預留資金現時已達 770 億元。
- 2015 年食水含鉛超標事件發生後，全面落實房委會「公屋食水質量控制問題檢討委員會」提出的改善措施。食水含鉛超標調查委員會亦肯定房委會的改善措施。
- 不時檢視公屋資源的運用，以應付持續上升的公屋需求及確保較有迫切住屋需要的人士得到照顧。房委會在 2014 年修訂配額及計分制，以提高年屆 45 歲申請者早日入住公屋的機會；亦在 2016 年年底至 2017 年年初檢討了相關的政策，包括修訂「富戶政策」、為現居於公屋的一般申請者引入凍結時段，以及加大力度打擊濫用公屋等措施。