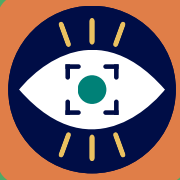




◀《藍圖》提出六大策略及共25項具體建議，包括推出「需求導向智慧公交」試行路線等計劃。

《運輸策略藍圖》公布 基建「八縱八橫」

# 機場通宵巴士可預約「併車」



## 焦點新聞

特區政府運輸及物流局昨日公布《運輸策略藍圖》（《藍圖》），提出六大策略及共25項具體建議，前瞻未來20多年本港交通運輸的發展願景，包括「八縱八橫」基建新布局，強化AI在交通管理應用。《藍圖》提出今年會有10項重點措施，包括推出「需求導向智慧公交」試行路線，類似預約「併車」概念，乘客於應用程式預約行程需求，巴士公司按需求調派車輛，適用於專營巴士的機場通宵線和觀光巴士線。

當局亦將推動自動駕駛車輛發展，落實載客營運路線圖，今年內在機場航天走廊、啟德等地區應用。



掃碼睇片

大公報記者 易曉彤、張騰

《藍圖》今年將推行落實的重點工作

### 「八縱八橫」運輸基建布局

- 全線開通六號幹線
- 全力推展一系列鐵路及主要道路項目
- 開展研究港深西部鐵路（洪水橋至前海）南向延伸方案
- 在策略地點如洪水橋、新田、紅磡等規劃多元化的運輸交匯樞紐

### 研究擴大過海交通容量

- 就現有倡議的走線或擴建現有隧道等不同方案研究技術可行性

### 推展「智慧綠色集體運輸系統」

- 推展啟德、東九龍及洪水橋／厦村新發展區「智慧綠色集體運輸系統」
- 啟德項目將於2026年內批出合約
- 東九龍及洪水橋／厦村新發展區項目（第一階段）會於2026年內招標

### 試行「需求導向智慧公交」

- 透過靈活調派車輛，照顧乘客需求
- 與專營巴士公司合作探討不同應用場景

### 個人化點對點服務

- 預計首批持牌網約車平台最快今年第四季開始營運，的士與網約車並存互補

### 增加車位供應

- 推進在今年內達成兩年間新增逾12000個私家車及商用車位目標
- 展開新一輪泊車位供求研究，長遠做到「商用車輛，夜有所泊」

### 交通管理平台

- 籌備市區內首個交通管理平台試點應用項目
- 向公眾提供更多、更實時交通資訊

### 自動駕駛

- 成立由運輸署署長主持的自動駕駛車輛應用促進工作組
- 落實載客營運路線圖
- 積極推進在東涌、機場及啟德等項目邁向無人化

### 低空經濟

- 制訂《發展低空經濟規劃行動綱領》，促進現代運輸發展
- 「監管沙盒」中多於20個較為成熟、風險相對較低的項目，將進入實際運作

### 做到「人車兼顧」

- 擴展「實時交通燈號調節系統」
- 在更多地點設立對角行人過路處

資料來源：運輸及物流局

《藍圖》的制定響應國家策略，對接「十五五」規劃建議，重點內容包括「八縱八橫」基建新布局、規劃新一代運輸交匯樞紐、靈活的「需求導向智慧公交」服務、強化人工智能在交通管理的應用、推動自動駕駛車輛發展、積極增加泊車空間、發展低空經濟及優化步行環境等。透過落實《藍圖》，將推動香港的經濟及可持續發展，促進粵港澳大灣區內的人流和物流。

### 手機App輸入出行時間地點

為了提升公共交通服務的靈活性，《藍圖》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。當局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。

運輸署助理署長梁世豪表示，在需求導向智慧公交模式下，乘客可利用專屬手機應用程式預先輸入搭車需求，包括出行時間、上落車地點，甚至完成支付。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，按照實時交通路況及各乘客的上落地點，更具彈性地規劃更有效率的路線，靈活調配班次匹配乘客需求。

運輸署助理署長／巴士及鐵路黃志光強調，該模式是基於現有公交模式運作，即仍會沿用現有巴士站或行駛路線。將於今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。舉例若平台收到多名乘客要求在同一時間、從機場前往同一巴士站點，即可調整巴士發車時間、減少停靠車站數量等。

### 機場啟德年內推自動車服務

《藍圖》又建議，成立由運輸署署長主持的自動駕駛車輛應用促進工作組，跨部門聯同行業持份者審視自動車項目的進度與需求，訂立自動駕駛載客營運路線圖，並就自動車的測試地點及車輛類別，以及為配合自動車邁向商業營運所需要的牌照安排提供督導。當局會在今年內，爭取陸續推出多個跨區項目，包括「航天走廊」載客服務、積極推進在東涌、機場及啟德等項目邁向無人化。

運輸署署長李頌恩表示，早前已通過一項自動駕駛法例，署方可先批出不同先導牌照，就不同自動車項目進行測試。即將成立的工作組會密切跟進各項先導計劃，總結經驗，檢視哪些地點或駕駛場景可加強測試，並推動自動駕駛企業在不同地

區測試不同車種，推動自動車發展更全面。

九巴回應表示，認同應善用科技，更靈活有效將巴士資源與需求配對，釋放潛力提供更滿足市民出行需求的服務，具體執行方法需循創新科技着手。城巴表示，《藍圖》提出通過科技提升公共交通的靈活性，以及實時交通節流，能讓專營巴士營辦商提供更高效和更符合大眾需要的智慧運輸服務，將與政府相關部門積極探討，利用公司的專長和巴士網絡，實現《藍圖》的各項目標。新大嶼山巴士公司認為，「需求導向智慧公交」模式有助更好回應不同地區及時段的乘客出行需要。

百度旗下的「蘿蔔快跑」獲批在香港指定路段開展自動駕駛測試。百度昨日表示，在運輸及物流局等部門的專業指導下，公司的測試工作得以穩步、安全推進，期待繼續與政府和各界合作，共同推動香港的智能交通體系建設。

### 相關新聞刊 A2

### 市民有Say



盼擴展至其他路線

李先生：未有試過搭機場巴士去機場，如果共乘巴士安排之後可以推廣到普通巴士路線，方便市民開工會歡迎，不介意多付幾元錢買方便。



預約併車會受歡迎

蘇女士：會搭機場巴士來往港澳大橋口岸與南區，認同目前一些機場巴士路線迂迴，如果多付幾元換取巴士行車路線截彎取直，相信會受歡迎。

大公報記者 張騰（文）張騰、麥潤田（圖）



▲運輸及物流局公布《運輸策略藍圖》。圖為局長陳美寶（中）主持昨日的發布會。

「不走迂迴路線，方便省時」

乘客點讚

就特區政府《運輸策略藍圖》建議推出「需求導向智慧公交」試行路線，大公報記者昨日在香港仔走訪多位市民，南區居民張先生表示，時常與家人經機場往外埠旅遊，但南區的機場巴士路線迂迴，而且一家四口乘搭，車費便合共近200元，而乘搭折扣的士車費約300元，省時很多。他認為，若巴士公司提供預約服務，只增加少量車費，就可享有較直走路線，值得一試。

市民陳先生表示，因工作需要，時常往來九龍與南區，惟乘搭港鐵、巴士或小巴均需轉乘兩次，交通耗時遠較預計為多。他希望政府考慮將「需求導向智慧公交」試行安排，推廣至工廈集中地區之巴士路線，也吸引有車一族轉投「智慧公交」。

市民許先生非常期待巴士公司推出需求導向的預約服務，認為各區都有部分市民有類似需求，惟傳統巴士服務無法顧及這部分需要。

大公報記者 張騰

## 引入AI分析 交通燈靈活調節人車

善用科技

為更便利行人，令出行體驗更佳、更省時，《藍圖》提出逐步推展「實時交通燈號調節系統」，利用AI分析路口實時景象，評估車輛及行人流量，再運算出合適的燈號時間，將綠燈時間靈活分配給車流較多的行車方向，或等候過馬路的行人。政府已評估了不同路口的車流、人流及通行能力等因素，計劃將有關系統擴展至全港約50個合適的獨立燈控路口，包括20個在港島、9個在九龍、21個在新界，並預計逐步於2026年至2027年完成。

### 新一批15個「對角過路處」年內推

運輸署在2024年開展「對角行人過路處」的試驗計劃，有關試點的整體運作安全暢順，亦便利過路行人。《藍圖》建議，將「對角行人過路處」推展至另外15個合適的路口，當中2個在港島、5個在九龍、8個在新界，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，預計今年起分批完成。

大公報記者 易曉彤



▲政府建議將「對角行人過路處」試驗計劃推展至另外15個合適的路口。圖為尖沙咀的「對角行人過路處」。大公報記者麥潤田攝

責任編輯：劉仁杰 美術編輯：徐家寶

