

立法會交通事務委員會

2009 至 2010 年施政綱領

運輸及房屋局

運輸方面的施政措施

引言

2009 至 2010 年施政綱領中，政府列舉了來年會推行的措施，本報告詳述陸路運輸方面各項施政措施的進展。

2009 至 2010 年施政綱領 - 持續推行的措施

第一章 - 發展建設、繁榮經濟

- (a) 繼續推展港珠澳大橋項目，以期大橋於 2015 至 2016 年度建成和開通。就此，三地政府會與牽頭銀行落實大橋主橋的融資安排，並完成大橋主橋的初步設計工作，以期大橋主橋可於 2009 年年底前分階段動工；香港政府會致力如

期完成境內工程所需的法定程序，以及香港口岸和口岸與大橋主橋之間連接路的詳細設計工作。

2. 粵港澳三地除了會按早前的共識各自承擔其境內的口岸及連接線的建設外，更進一步同意共同承擔大橋主體的建設。三地政府連同中央出資合共 157.3 億元人民幣，其餘數額將透過貸款籌集。就此，三地會與財務顧問及牽頭貸款銀行進一步商討貸款的安排，包括落實銀團的安排，以及借款及還款的細節等。三地政府亦將落實大橋的建設及運營的架構安排，以期大橋主體工程於 2009 年年底展開。

3. 至於香港境內的工作，財務委員會於 2009 年 5 月批准撥款 6.2 億元，以進行港珠澳大橋香港口岸的詳細設計工作，我們已於 2009 年 6 月至 8 月期間，根據相關條例為香港口岸及香港接線刊憲，目標是這些工程與大橋主體同步完成。

(b) 積極推展廣深港高速鐵路香港段項目，以期於 2009 年動工，並預計於 2015 年竣工。

4. 廣深港高速鐵路（高鐵）香港段的詳細規劃及設計已經接近完成，我們會向行政長官會同行政會議呈交鐵路方案，獲得批准後會向財務委員會申請撥款，我們計劃於今年年底前動工，於 2015 年竣工。關於這個項目的最新情況，我們今年 9 月 17 日及 23 日已經向立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會匯報，詳情請參閱我們就有關會議提交的資料文件（立法會 CB(1)2582/08-09(01) 及 CB(1)2656/08-09(01)號文件）。考慮到本港的長遠經濟效益和各種工程因素，我們目前提出的方案是最可行的，我們會繼續向各關注團體解釋項目的迫切性和規劃詳情，也會盡量妥善處理受收地影響居民的安排。

(c) 繼續推動香港國際機場與深圳機場更緊密合作，包括進一步規劃港深西部快速軌道作為多功能的跨境鐵路，以配合深圳前海和新界西北的規劃發展及發揮兩地機場的優勢互補。

5. 深圳機場的國內線網絡覆蓋約 70 個內地城市，較香港國際機場的 40 個為多；香港國際機場則有廣闊的國際網絡連接 110 個海外城市。為促成兩者充分互補，締造雙贏局

面，政府與深圳市政府於 2007 年 12 月成立專責小組，加強兩地機場的緊密合作，當中包括研究發展鐵路連接兩個機場的建議。

6. 有關鐵路的前期研究證實，建議在工程上是可行的，這個項目現已易名為「港深西部快速軌道」，以反映鐵路配合兩地機場、前海及新界西北部地區發展的多重功能。港深雙方於 2009 年 8 月就有關項目簽訂合作安排，同意繼續推進有關規劃工作。上面提及的前海和新界西北部發展，與港深西部快速軌道的未來規劃，包括走線、功能、營運要求等有密切關係，我們正聯同深圳和特區政府其他部門考慮這些關鍵因素，探討港深西部快速軌道的未來路向。

(d) 監督西港島線的施工進度，以期該段鐵路如期於 2014 年通車。

7. 西港島線把港島線由上環延伸至堅尼地城，今年七月西港島線得到財委會通過撥款後，建造工程已經展開。工程期間，我們會繼續與中西區區議會及居民保持緊密的聯繫，並已經成立社區聯絡小組，就工程問題交換意見，我們有信

心鐵路可於 2014 年通車。

(e) 繼續進行南港島線（東段）的規劃及設計，以期在 2011 年動工。

8. 政府於 2009 年 7 月按照《鐵路條例》的規定，在憲報刊登南港島線(東段)鐵路方案，正式進入法定諮詢程序。港鐵公司亦已開始該項目的詳細設計工作，並同時按《環境影響評估條例》進行評估，目標在 2011 年動工，於 2015 年投入服務。

(f) 繼續進行沙田至中環線及觀塘線延線的規劃及設計，以期盡快動工。

9. 沙中線項目初步設計工作展開以來，我們廣泛諮詢了沿線各區區議會和居民。現時我們正積極推進設計工作，並會繼續諮詢公眾。

10. 關於觀塘線延線，我們已完成初步設計及第二階段的公眾諮詢，並計劃於 2009 年年底前，根據《鐵路條例》將

鐵路方案刊憲，然後盡快動工。

(g) 繼續推進北環線的規劃，以配合新界多項發展計劃。

11. 我們現正就新界東北新發展區規劃及工程研究，評估北環線的規劃，以期北環線與各項新發展妥善配合。

(h) 繼續進行擬議屯門至赤鱸角連接路的勘測及設計工作，並收集公眾對屯門西繞道走線方案的意見。

12. 屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道將為機場提供另一條陸路連接，並可縮減新界西北和大嶼山的距離，而且會與港珠澳大橋、港深西部公路等組成策略性的公路網絡，有助本港經濟發展。立法會財務委員會於 2008 年 1 月批准撥款後，這兩個公路項目的勘測及初步設計研究已經分別於 2008 年 5 月及 2008 年 8 月展開。我們已於 2009 年 8 月就屯門至赤鱸角連接路的擬建道路工程刊憲，正式展開項目的法定程序。

(i) 監督屯門公路快速公路段改善工程的推行情況，以及完成擴闊市中心段的前期工作。

13. 財務委員會於 2008 年 4 月批准撥款改善屯門公路快速公路段（由荃灣至三聖墟），使其達到現今快速公路的標準。工程已於 2008 年 10 月展開，於 2014 年分階段完成。

14. 至於屯門公路市中心段的擴闊工程，財務委員會亦已於 2009 年 6 月批准撥款進行建造工程，預計工程於 2009 年年底展開，於 2013 年年底完成。

第二章 - 優質城市、優質生活

(j) 為推動使用環保巴士，執行巴士專營權的條款，要求巴士公司所採購的新巴士須採用市場上最新及獲確認的環保技術；鼓勵巴士公司調配較環保車輛行走繁忙道路；按實際情況把採取環保措施列為遴選新巴士路線組合的營辦商其中一項準則；以及加強巴士服務重整，以減少路邊空氣污染、噪音、交通擠塞和能源耗用量。

15. 我們已在所有巴士專營權加入一項條款，規定專營巴士公司在訂定新購巴士的規格時，須採用市場上已有並已獲肯定的最新環保技術。

16. 我們一直推動專營巴士公司調派更多環保巴士於繁忙走廊行走。截至本年 8 月，所有行走怡和街；超過 90% 行走軒尼詩道和彌敦道；及超過 80% 行走金鐘道和德輔道中的巴士已符合歐盟二型或更高的廢氣排放標準。

17. 將來遴選營辦商以營辦新的巴士路線時，我們會繼續把採取環保措施列為遴選的其中一項準則。

18. 我們一直與專營巴士公司研究重整巴士路線的建議，透過取消、合併、縮短巴士路線及調整班次等，以減少尤其是在繁忙道路行走的巴士班次，以改善交通和環境。

(k) 繼續研究調節交通的措施，包括財政及交通管理的方法，以期減少主要交通走廊的擠塞情況，並就有關建議諮詢公眾。

19. 我們會繼續探討各種可行的措施，以期改善主要交通走廊的交通情況。就針對交通擠塞的收費構思而言，我們會密切留意有關技術的發展及參考其他地方的成功經驗。我們會在作出任何決定前諮詢公眾。

(1) 在銅鑼灣、旺角和元朗市中心推展行人環境改善計劃，擴闊行人活動空間，減少人車爭路的情況，以及改善路邊空氣質素。

20. 運輸署在今年 3 月，就銅鑼灣及旺角兩區的行人環境改善項目，聘請顧問展開研究，初步已訂出一些概念性的路線方案。構思中的銅鑼灣行人隧道系統，會由維多利亞公園經過商業及購物中心區，再連接至跑馬地附近。旺角的計劃將連接現有行人天橋和旺角及旺角東兩個港鐵站，經過該處中心地帶，連接至大角咀附近。我們正就有關的方案進行可行性研究，並會考慮交通、環境及工程可行性等各方面因素，我們計劃在 2009 年年底前提出具體方案，諮詢有關區議會及公眾人士。

21. 就元朗市中心行人環境改善計劃，路政署已委聘顧問

於 2009 年 7 月至 8 月期間進行了公眾參與活動，以收集公眾意見。路政署亦已於 2009 年 9 月委聘工程顧問，就較早前收集得的意見，研究出可行的改善方案，並會在 2009 年年底或 2010 年年初舉行公眾論壇。顧問會參考公眾的意見，制定初步的改善措施，進一步諮詢公眾人士(包括元朗區議會)。研究預計會在 2010 年完成。

(m)參考 2009 年年底前完成的顧問研究結果，按研究報告的建議繼續評估兼顧交通運輸、財政及法律可行性的方案，務求改善三條過海隧道的流量分布。

22. 我們於 2008 年 11 月展開顧問研究，以尋求改善三條過海隧道流量分布的長遠措施。有關措施不單應兼顧交通運輸、財政及法律可行性，亦要考慮各條隧道道路連接網絡的容量。該顧問研究預期今年年底前完成。

第三章 - 關懷社會、投資社會

(n)完成就興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的評審制度進行的研究，以期在 2009 年年底前訂立評審制

度。

23. 我們在 2009 年 5 月 22 日向交通事務委員會匯報了就興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的評審制度的進展，運輸署即將完成有關研究，期望在 2009 年年底前可以訂立評審制度，提供全面及客觀的評估準則，以公平及高透明度的方式評核有關建議的效益及優次。

運輸及房屋局

2009 年 10 月