

立法會CB(1)2459/11-12(01)號文件

**政府總部
運輸及房屋局****運輸科**
香港添馬添美道2號
政府總部東翼**Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat****Transport Branch**
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T)LJ-55/5/5

來函檔號 Your Ref. CB1/PL/TP

電話: 3509 8178

傳真: 2136 8016

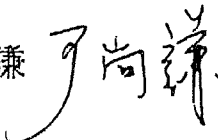
香港中環
立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會交通事務委員會秘書
(經辦人: 麥麗嫻女士)

麥女士:

**交通事務委員會
香港建造商會的顧問研究報告**

謝謝你於二零一二年五月十五日給運輸及房屋局局長的信。本人獲授權代為回覆。香港建造商會(商會)發出題為《2030年香港可見的交通基建》顧問研究報告,就委員會的相關事宜,我們的初步回應載於附錄。

運輸及房屋局局長

(尹尚謙  代行)

二零一二年八月十三日

當局就《2030 年香港可見的交通基建》的回應

商會的建議 行動	當局的回應
道路交通電氣化的發展藍圖	
<ul style="list-style-type: none"> 發展為電動車充電的基礎設施 	<p>政府一直積極推廣在本港使用電動車。在這方面，我們認為設立覆蓋全面的充電網絡至為重要。政府除鼓勵私家停車場的營辦商為電動車增設充電設施外，亦在各個公眾停車場安裝約 500 個標準充電器。到了 2012 年 5 月，約會有 1,000 個電動車標準充電器供公眾使用。</p> <p>此外，快速充電器的數目會由目前的 5 個倍增至 2012 年年底的 10 個，為電動車使用者提供快速的充電服務。快速充電器會設於多個地點，包括東區、南區、中西區、油尖旺、觀塘、沙田、北區、元朗和離島。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 協助推行並資助電動巴士(超級電容巴士和電池巴士)、無軌電車、小巴和的士的路面試驗計劃及電動車租 	<p>為在兼顧環保與專營巴士營運的成本效益之間取得平衡，專營巴士公司須使用車齡少於 18 年的巴士，以及自 2010 年起購買歐盟五期或更高標準的新巴士。當局估計，到了 2015 年，專營巴士車隊中會有大約 40% 的巴士符合歐盟四期或以上的排放標準。同時，政府正與專營巴士公司合作進行試驗，為歐盟二期和三期巴士加裝選擇性催化還原器，以協助減少氮氧化物的排放；由於該等巴士原已裝有柴油粒子過濾器，加裝選擇性催化還原器後，有關巴士的排放表現可提升至歐盟四期或更佳水平。倘若試</p>

商會的建議 行動	當局的回應
賃服務	<p>驗結果理想，政府會全數資助為歐盟二期和三期巴士加裝選擇性催化還原器。</p> <p>行政長官在《二零一零至一一年施政報告》中公布，政府的政策最終目標是全港使用零排放的巴士。為此，政府將／已資助專營巴士公司在本港試用混合動力和電動巴士。立法會財務委員會已分別在 2011 年 4 月及 2012 年 7 月，同意撥款予相關的試驗計劃。</p> <p>行政長官也在《二零一零至一一年施政報告》中公布，政府計劃在銅鑼灣、中環和旺角等繁忙路段設立低排放區試點，目標是到 2015 年，只有低排放巴士(即達到歐盟四期或更佳排放水平的巴士)才可在低排放區行駛。此外，政府已於 2011 年 3 月設立為數 3 億元的綠色運輸試驗基金，以鼓勵公共運輸界和貨車車主測試創新的環保運輸技術，包括電動車。截至 2012 年 6 月底，基金已批准 30 項申請，以測試 61 輛電動／混合動力車。</p>
• 關設更多 電車專用 走廊，以 及延長電 車／無軌 電車路線 至新發展 區	<p>目前，港島區不少行車道已劃有電車專用車路，包括北角英皇道、銅鑼灣怡和街及灣仔軒尼詩道。由於市區道路空間的限制，為電車增設更多專用走廊會嚴重影響交通流量，使交通擠塞問題惡化，以及影響其他道路使用者。有見及此，當局現時沒有計劃推行有關建議。</p>

商會的建議 行動	當局的回應
行人環境規劃的政策大綱	
<ul style="list-style-type: none">• 把步行需求和需要納入傳統運輸規劃模型• 推廣步行作為目標交通選項• 發展連續不斷的步行網絡• 闢建策略行人通道• 行人優先地帶• 電車／行人區	<p>為推廣安步當車及改善整體行人環境，運輸署一直以有利環保的方式管理交通及運輸事宜，並非常着重行人的權益。</p> <p>2000 年以來，當局在銅鑼灣、中環、灣仔、旺角、佐敦、深水埗、赤柱、元朗和上水實施多項行人環境改善計劃。截至 2011 年底，全港共設有 7 段全日行人專用街道、31 段部分時間行人專用街道及超過 40 段悠閒式街道：</p> <ul style="list-style-type: none">(a) 在全日行人專用街道，行人享有絕對優先權，而且只准提供緊急服務的車輛行駛，但個別選定地點或會容許送貨車輛於指定時間駛入。全日行人專用街道計劃已於戲院里、昭隆街、芬梨道、羅素街、百德新街和渣甸坊街等道路實施；(b) 在部分時間行人專用街道，車輛只准於指定時段行駛。為盡量減少車輛進出，路旁不設停車位，但設有上落客貨區，供上落客貨之用。部分時間行人專用街道計劃已於蘭桂坊、德己立街、鴨寮街、福華街和元朗新街等道路實施；及(c) 在悠閒式街道，行人路通常會擴闊並進行美化工程，路旁泊車位亦會盡量減少。此外，街道上原有的的士站和專線小巴士站，只會在無法另覓合適地

商會的建議 行動	當局的回應
	<p>方遷置時才會保留。悠閒式街道計劃已在雲咸街、皇后大道中、伊利近街、恩平街、羅素街、北海街、寧波街、海防道、漢口道、樂道和北京道等道路實施。</p> <p>運輸署會繼續留意市民對行人路計劃的需求，並會顧及有關計劃對交通管理、環境和行人安全的影響。</p> <p>我們已委聘顧問探討在銅鑼灣、旺角和元朗發展行人隧道連接路和行人天橋網絡的可行性，以改善行人通道的聯通。此外，我們正研究建設一個全面的行人天橋網絡連接灣仔北及金鐘。另一方面，政府正著手制定興建上坡電梯的方案，以便利行人出入上坡地區。</p>
單車規劃的政策大綱	
<ul style="list-style-type: none">• 把單車納入傳統運輸規劃模型• 推廣單車作為目標交通選項，特別是在新市鎮和新發展區	<p>在本港的機動行程中，90%是使用固定路線公共交通工具的機動行程。由於這些行程的出發地和目的地相對固定，所以可以較準確地預測機動行程的交通需求。然而，要預測及準確模擬單車活動的模式，十分困難，因為單車以“非固定行程”為主，大多作為消閒和康樂用途，部分則作短途代步之用。因此，我們認為不宜把單車納入傳統運輸規劃模型，或設定單車在各交通模式所佔的目標比率。</p> <p>香港人口稠密，縱有完善的道路網絡和公共交通系統，道路交通依然繁忙，行車道</p>

商會的建議行動	當局的回應
<ul style="list-style-type: none">• 在新市鎮和新發展區的屋邨、商場和港鐵站發展連續不斷的單車徑網絡，並提供單車停泊設施• 推廣租單車服務	<p>和行人路非常擠迫，難以騰出空間闢設專用單車徑。沒有專用單車徑而讓大量單車在市區與其他車輛共用繁忙的道路，會增加意外風險。基於安全考慮，政府不鼓勵市民在市區以單車作為代步工具。相對市區，密度較低的新界新市鎮或新發展區，則較有條件以單車作為區內短途代步之用。我們會在環境許可的情況下，在新市鎮和新發展區闢設置單車徑和相關設施，讓市民可以安全地騎單車作康樂和短途代步的用途。</p> <p>土木工程拓展署正研究發展新界的單車徑網絡，分階段連通由馬鞍山至荃灣之間各個新市鎮。在網絡擴充完成後，預計將會提供約 82 公里的單車徑網絡。在新的發展區如啟德，該署正積極探討擴闊啟德新發展區內單車徑網絡的覆蓋範圍至其他主要休憩用地及旅遊景點。此外，在中環新海濱亦有關設單車徑的計劃。</p> <p>配套設施方面，現時全港大約共有 40 000 個單車停放位。運輸署會致力在新界主要交通樞紐增設單車停放位。舉例說，運輸署預期透過改裝和更換主要交通樞紐(例如鐵路站)現有的單車停放設施，在 2013 年或之前增加 1 000 個單車停放位。</p>
已計劃及擬建鐵路線可行性研究	
<ul style="list-style-type: none">• 研究以下鐵路線的可行性：	政府已於 2011 年 3 月展開《鐵路發展策略 2000》之檢討及修訂的顧問研究，以更新全港的長遠鐵路發展藍圖。研究分兩個階

商會的建議行動	當局的回應
<ul style="list-style-type: none"> — 南港島線 (西段) — 北港島線 — 北環線 — 港深西部快速軌道 — 港島線延伸至小西灣 — 大學站經馬鞍山線連接西貢澳線 — 沙田／大圍至西九龍／荃灣 (較長遠的發展) 	<p>段進行，約需時 24 個月完成。</p> <p>第一階段的研究主要探討服務新界的大型跨區鐵路走廊構思。這個階段的公眾參與活動於 2012 年 4 月 20 日至 7 月 21 日進行。</p> <p>第二階段的研究主要探討地區性優化方案，尤其在市區的鐵路服務(例如加建平衡鐵路線、延線或支線，以及新增車站等)。</p> <p>第二階段公眾參與活動暫定於今年年底展開。</p>

興建策略性道路

<ul style="list-style-type: none"> • 興建赤鱸角至屯門及深圳西部的連接路，以改善通往內地的道路連繫，並作為往來機場的替代路線 	<p>屯門至赤鱸角連接路為雙程雙線分隔車道，全長 9 公里，包括長 5 公里的海底隧道，以及隧道兩端共長 4 公里的高架道路。</p> <p>這個工程項目在設計上旨在滿足新界西北和大嶼山日後的交通需求。落成後，連接路會成為直接往來新界西北和大嶼山的路線，連接新界西北、屯門內河貨運碼頭、環保園、機場、港珠澳大橋和北大嶼山的發展項目。此外，連接路可大幅縮短往返新界西北和大嶼山的行車時間，以及作為</p>
---	---

商會的建議 行動	當局的回應
	<p>另一條來往香港國際機場的陸上通道。</p> <p>連接路南面着陸點的詳細設計和填海工程，於 2011 年年底展開。工程項目的南面連接路段將於 2016 年落成，以配合港珠澳大橋啟用，而北面連接路段則會於 2017 年建成。</p>
有效的交通管理	
<ul style="list-style-type: none">• 在所有道路收費點（隧道和橋樑）增設電子繳費系統，推行先自願後強制的自動繳費安排	<p>政府的政策是在本港所有收費隧道和道路設置人手繳費和自動繳費通道，讓駕駛人士因應需要選擇以現金或電子方式繳費。因此，本港所有收費隧道和道路均設有人手繳費和自動繳費通道。</p> <p>政府對於在隧道和道路引入新的收費系統，政府抱持開放態度。在隧道和道路引入新的自動收費系統，除了為駕駛人士提供多一個繳費選擇外，但我們亦需探討系統的技術可行性(例如建議系統與收費隧道和道路的現有收費系統的銜接問題，以及新系統是否兼容日後市場上出現的新款電子繳費系統)和其他相關因素，包括使用新的自動收費系統能否提升收費效率和使隧道出入口的車流更暢順，以及成本效益。政府會繼續研究如何妥善推展有關建議。</p> <p>從交通管理的角度來看，我們現階段沒有計劃強制駕駛人士使用自動方式繳費，因為此舉會限制約 50% 駕駛人士的選擇(各收費隧道和道路的自動繳費通道的使用率</p>

商會的建議行動	當局的回應
	<p>一直維持在大約 50%的水平。)此外，一如上文所述，政府的政策是在本港所有收費隧道和道路設置人手繳費和自動繳費通道，讓駕駛人士可因應需要選擇以現金或電子方式繳費，但有關建議與該政策並不相符。</p>
<ul style="list-style-type: none">在港島區和彌敦道關設專用的公共交通走廊，輔以巴士轉乘安排	<p>鑑於港島區主要幹道和彌敦道的高密度發展，該兩區並無剩餘空間可供關設擬議特別設計的公共運輸交匯處，以容納所有來往相關地區的巴士。這些交匯處一般會吸引大量往來乘客，繁忙時段交匯處內及其連接道很可能形成樽頸／擠塞。</p> <p>為減少不必要的交通流量，運輸署會繼續與專營巴士公司及相關區議會合作，重整巴士路線，以及在情況許可下縮減班次。政府會在考慮乘客需求及專營巴士公司的營運條件和財力後，繼續鼓勵專營巴士公司實施更多巴士轉乘計劃。</p>
<ul style="list-style-type: none">在駱克道／軒尼詩道／莊士敦道等擠塞走廊一帶實施交通管理計劃	<p>運輸署一直與專營巴士公司重組巴士路線，以期改善巴士服務的效率，並更加善用道路網絡。自 1999 年起，途經銅鑼灣的巴士班次已減少約 23%(即約 2,100 班次)。</p> <p>駱克道是一條雙程雙線分隔行車道，毗連並無容量相若的行車道可讓駱克道實施單程行車。</p>

商會的建議行動	當局的回應
<ul style="list-style-type: none">• 提供更方便和更舒適的泊車轉乘設施	<p>政府會繼續推廣「泊車轉乘」計劃，以鼓勵居住在較偏遠地區的居民駕車至鐵路車站，轉乘鐵路往返市區。</p> <p>目前，全港共有 7 個停車場提供「泊車轉乘」服務。在 2012 年第一季，「泊車轉乘」使用者的每日平均人次為 1,250 人，佔 7 個停車場總使用人次的 43%。</p> <p>《鐵路發展策略 2000》之檢討及修訂會研究泊車轉乘計劃，以進一步配合香港的鐵路運輸發展。</p>
<ul style="list-style-type: none">• 管制在中環等候的私家車	<p>在中環商業區的停車場提供免費或優惠泊車位的建議，對解決區內擠塞問題未必有效。此建議可能會吸引更多私家車駛往擠塞地區使用免費或優惠泊車位，而且私家車司機仍可能在路邊等候，以便上落乘客。</p> <p>運輸署會要求私人發展商根據最新指引，在中環的重建項目提供足夠的上落客貨區和泊車位。此外，運輸署會與警方緊密合作，在繁忙地區採取執法行動，盡量減少私家車在路旁長時間等候的情況。</p>
<ul style="list-style-type: none">• 使用公用設施管道以減少掘路工程	<p>路政署正研究推行公用設施共用管道的可行性。這些管道是暗渠或管槽形式的共用管道或過路管道，可減少掘路引致的滋擾。當局正進行公用設施共用管道的試驗，以確定本港可否採用。</p>

商會的建議 行動	當局的回應
<ul style="list-style-type: none">推行地區維修保養／營運／管理模式，以便更有效地管理道路	<p>管理、營運和維修保養合約現適用於主要供車流進出的地方(例如隧道和管制區)。進出這類道路網絡受到管制，行人和其他活動也受規限，甚至禁絕。</p> <p>其他公共道路網絡的道路潔淨、管理和維修保養事宜，由於直接牽涉各種不同活動(例如附近商住建築物的活動)，因此較管制區的道路潔淨、管理和維修保養事宜更為複雜。不同政府部門需合力監督管理和維修保養事宜，我們現就相關設施採用管理和維修保養合約。我們會繼續監察有關情況，採用最合適的合約來符合不同地區的需要。</p>
<ul style="list-style-type: none">就擠塞徵費諮詢公眾	<p>從交通管理角度而言，在推行一個公平及有效的道路收費計劃以紓緩交通擠塞之前，一定要有具備適當容量的替代路線，讓駕駛者可以繞過收費區域。就香港島而言，該替代路線為中環灣仔繞道。因此，為改善交通擠塞而實施的道路收費計劃，只可以在 2017 年中環灣仔繞道落成後才作考慮。因道路收費計劃屬極具爭議性的政策，這項建議必須經過社會充分的討論。</p>
環保巴士車隊	
<ul style="list-style-type: none">制定五年計劃，把巴士車隊提升至歐盟 V 期的標準	<p>請參閱載於第二頁，在「道路交通電氣化的發展藍圖」下第二個項目的回應。</p>

商會的建議 行動	當局的回應
更完善的交通資訊系統	
<ul style="list-style-type: none">為巴士和電車服務推行實時乘客資訊系統	<p>現時，約有 5 千輛(或 85%)專營巴士裝有視像／聲音報站系統。專營巴士公司正加強在巴士站和總站為乘客提供巴士服務的資料，包括裝設顯示屏展示路線和票價資訊，以及通過免費的智能電話應用程式和公司網站發布資訊。</p> <p>政府亦已在 2012 年 4 月底批出的三個新專營權加入條款，加強當局對規管巴士公司向乘客提供資訊的種類、形式和方法的權力。當其他三個巴士專營權在 2016/2017 年屆滿時，政府亦會加入相若條款。</p> <p>至於巴士到站的資料，有些專營巴士公司現已提供實時資訊。例如，城巴有限公司已推出試驗計劃，在其網站就選定的機場巴士路線提供巴士到站時間實時資訊的查詢服務。龍運巴士有限公司則會在 2013 年年中或之前，開始為選定路線提供巴士到站實時資訊的試驗。</p> <p>香港電車有限公司(電車公司)最近推出實時乘客資訊系統，乘客可透過流動通訊器材查閱電車路線目的地和到站時間等資料。電車公司的網頁亦提供類似資訊。此外，電車公司會在本年稍後，在指定電車站安裝發光二極管(即 LED)組件，顯示電車路線目的地和到站時間等資訊。</p>
<ul style="list-style-type: none">設立泊車	我們知悉設立泊車誘導系統的意見，並會

商會的建議行動	當局的回應
誘導系統	<p>不時留意有關科技的發展、應用程度和成本效益。目前已有道路標誌顯示附近設有泊車位，部分停車場也會顯示可供使用的泊車位的資料。這兩項安排均有助駕駛者尋找泊車位。</p> <p>運輸署正計劃進行試驗計劃以評估新一代收費錶加入新特點和功能的技術可行性及公眾接受程度。作為試驗計劃的一部分，運輸署將探索收集泊車位的使用情況等資訊，及向駕駛人士發放有關資訊的可行性和成本效益。</p>
電訊科技在交通管理方面的作用	
<ul style="list-style-type: none">• 研究在交通管理方面廣泛應用電訊科技• 把電訊科技的元素納入傳統運輸規劃模型• 研究“電子代步班”對交通需求的潛在影響	<p>我們一向應用資訊科技和電訊科技管理交通，例如區域交通控制系統、交通管制及監察系統，以及行車時間顯示系統等。</p> <p>我們又通過不同途徑，向公眾發布交通運輸訊息。例如，運輸署推出了“香港乘車易”和“駕駛路線搜尋服務”等網上服務，讓公眾檢索最合適的公共交通工具和行車路線。我們會繼續留意市場上電訊科技的發展，並在適當的情況下應用於交通管理和運輸規劃模型。</p>

商會的建議 行動	當局的回應
可持續的本地渡輪服務	
<ul style="list-style-type: none">• 檢討所需提供渡輪服務的種類和水平，以及如何以可持續方式提供服務• 檢討購買服務的其他途徑，例如經政府間接購買或由乘客直接購買，以及應否按需要向服務提供者或乘客發放津貼	<p>為了提高渡輪服務長遠的財務可行性，政府採取了下列措施，讓渡輪服務營辦商減低營運成本和增加非票務收入：</p> <ul style="list-style-type: none">(a) 接手負責碼頭的維修工作；(b) 豁免燃油稅；(c) 按照「長者票價優惠計劃」發還碼頭租金和豁免渡輪服務的船隻牌照費；(d) 讓渡輪服務營辦商分租碼頭部分地方作商業用途，從而賺取非票務收入，以補貼營運渡輪服務；以及(e) 簡化分租審批程序，讓渡輪服務營辦商早日取得非票務收入。 <p>2008年5月，政府展開離島渡輪服務的檢討，以期提高渡輪服務長遠的財務可行性及維持票價穩定。上述檢討於2010年年中完成，及後諮詢了立法會交通事務委員會、離島區議會交通及運輸委員會、相關鄉事委員會和公眾人士。</p> <p>政府建議在2011至2014年新三年牌照的有效期內，額外實施以下措施，協助六條主要離島渡輪航線(即“中環—長洲”、“坪洲—梅窩—芝麻灣—長洲”(橫水渡航線)、“中環—梅窩”、“中環—坪洲”、“中環—榕樹灣”，以及“中環—索罟灣”)營運：</p> <ul style="list-style-type: none">(a) 把在2008至2011年期間協助四條主要離島渡輪航線營運的措施，延伸至全部六條航線，詳情如下：

商會的建議 行動	當局的回應
	<p>(i) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費；</p> <p>(ii) 發還碼頭的水費、清潔費和電費；以及</p> <p>(iii) 在扣除根據既定安排發還碼頭租金和豁免船隻牌照費的款額後，發還因提供長者票價優惠而少收的收入；</p> <p>(b) 發還船隻維修保養開支、船隻保險費；</p> <p>(c) 發還因提供小童票價優惠而少收的收入；以及</p> <p>(d) 再次推出“離島遊”計劃，提供票價資助，以鼓勵學校、非政府機構、社區和地區團體等機構舉辦前往該等離島的活動。</p> <p>2010年11月，財委會批出為數約1.2億元的承擔額，以推行上述協助措施。</p> <p>當局亦正計劃在中環四至六號碼頭加建樓層。渡輪營辦商可利用額外樓面面積作商業或零售用途，賺取更多非票務收入，以補貼渡輪服務的營運開支。</p> <p>行政長官會同行政會議考慮天星小輪就旗下“中環－尖沙咀”和“灣仔－尖沙咀”兩條專營渡輪航線的加價申請時，批准提供一項特別協助措施，就是在2012年新票價實施當日起及2013年，向天星小輪全數發還因“中環－尖沙咀”航線向長者提供免費渡</p>

商會的建議 行動	當局的回應
	輪服務而少收的收入。2012 及 2013 年向天星小輪發還的總金額預計約為 567 萬元。
<ul style="list-style-type: none">• 找出並推行可取方法，以減少渡輪排放的空氣污染物	環境保護署已就船用輕質柴油含硫量上限定於 0.1% 的建議，向在香港水域航行的本地渡輪／船隻的營辦商收集意見。該署正安排在實驗室試驗以低硫柴油驅動舊款的本地船隻引擎。如試驗成功並實施上述含硫量上限，個別本地船隻排放的二氧化硫和可吸入懸浮粒子，會分別減少 80% 和 30%。