

2015年1月7日立法會會議
「盡快展開第四次整體運輸研究」議案

進度報告

目的

在2015年1月7日的立法會會議席上，由易志明議員動議的「盡快展開第四次整體運輸研究」議案，經鄧家彪議員和盧偉國議員修正後獲得通過。議案全文見附件。本文件旨在匯報政府就議案所採取的跟進工作。

鐵路為客運系統的骨幹

2. 目前全港每天約有1200萬乘客人次使用公共交通工具，佔整體出行人次的九成，這個比率可說是全世界最高。環顧其他的大城市，新加坡使用公共交通工具的比率在繁忙時段是六成半左右，上海約五成，倫敦和東京約四成半，紐約則約三成，在在顯示了香港的公共交通系統十分發達並具高效率，其中一個因素乃鐵路網絡的整體通達性和載客容量大。

3. 鐵路運輸能有效地疏導大量人流，紓緩道路擠塞，減低路面車輛的廢氣排放，是既高效又相對環保的交通工具。一個覆蓋面廣的鐵路網絡，不單方便市民大眾的日常出行與流動，回應實在的民生需求，也同時推動社區和新發展區的發展，創造經濟機會和價值，加強社區之間的連繫與融合。因此，政府肯定鐵路繼續作為本港客運系統的骨幹的必要和重要性。

4. 我們正全面推展五個新的鐵路項目，包括西港島線、觀塘線延線、南港島線（東段）、廣深港高速鐵路（高鐵）香港段和沙田至中環線。其中，西港島線已在2014年12月通車，港島線的總站由上環站延伸至堅尼地城站，途經香港大學站，餘下的西營盤站將在本年三月底啟用。其餘四個項目，預計將由2016年至2021年左右陸續完工通車。屆時，我們的重鐵網絡總長度會增加至270公里，車站數目增至99個，覆蓋全港超過七成人口居住的地區。

5. 去年9月政府公布了《鐵路發展策略2014》，描繪下一階段鐵路

發展的藍圖。在回應運輸需求、合乎經濟效益，並配合新發展區及其他新發展項目的發展需要三大前提下，我們建議在直至2031年的規劃期內完成七個新鐵路項目，分別為北環線及古洞站、屯門南延線、東九龍線、洪水橋站、南港島線（西段）、東涌西延線和北港島線。當所建議的新項目全部完成後，鐵路網絡的總長度在2031年會進一步增加至超過300公里，屆時會覆蓋全港百分之七十五的人口，以及百分之八十五的就業機會。

6. 鐵路雖然是公交系統的骨幹，但其他公共交通工具能更靈活地提供「點對點」的服務，仍有其優勢。雖然鐵路網絡會進一步發展，但其他公共交通工具仍會繼續擔當不同的角色。

《公共交通策略研究》

7. 就此，政府行將開展《公共交通策略研究》，以優化鐵路以外的各公共交通工具的定位和角色，確保彼此之間功能互補，務求在維持服務優質多元的同時，亦為業界的持續健康發展定下策略方針。繼去年11月向立法會交通事務委員會介紹工作計劃後，人事編制小組委員已於3月11日的會議上支持開設首席助理秘書長編外職位的建議，以便推動《公共交通策略研究》第一部分的《角色定位檢視》的工作，我們稍後會徵求財務委員會的批准。就第二部分的《專題研究》，我們會按議題陸續向交通事務委員會作出匯報，並在三月份的會議向事務委員會報告了關於專營巴士服務《專題研究》的檢視結果。

8. 政府不打算在現階段展開第四次整體運輸研究。我們認為在已完成未來全港鐵路發展藍圖後，應集中資源，優先進行《公共交通策略研究》，以優化各類公共交通工具的定位和角色。公共交通服務的政策議題繁多，我們會集中處理議員、業界及市民曾長期提出表示關注、有迫切性而須優先處理的課題。一些行之有效的政策或在現行機制下已能作有效處理的課題將不會納入範圍。若有個別課題值得進一步檢視但未能納入《公共交通策略研究》，我們會另行作合適跟進，並適時向議會交待。

道路基建規劃

9. 政府一直進行運輸基建規劃和跨境運輸規劃，運輸署和路政署經常檢視香港的運輸基礎設施發展，就主要公路發展進行策略性評估，

定期運用運輸模型和最新的規劃資料來預測全港的交通需求，從而更新各個建議大型道路項目的需要、項目的規模和實施時間表。政府過往根據這個模式推行的大型道路基建項目，包括已完成的八號幹線和深港西部通道，正在施工的中環灣仔繞道和東區走廊連接路，以及屯門至赤鱸角連接路，還有在規劃中的中九龍幹線和將軍澳—藍田隧道等。

10. 運輸署早前因應最新的人口數據，完成了兩項全港性的交通調查，並在去年2月公布有關交通習慣調查的結果，現正根據調查結果更新運輸模型，有關工作預計於今年內完成，以確保直至2036年的規劃參數能包含在其交通預測當中，以準確估算全港性和各大地區的交通需求，適時制訂運輸基建策略，以規劃和推行適切的道路基建項目。

11. 發展大型的運輸基建項目需要政府投入龐大公帑。以隧道及橋樑為例，政府一直透過採用「用者自付」的原則，向隧道及橋樑的使用者收回營運及維修保養的成本及合理的回報。政府在檢討隧道及橋樑的收費時，會考慮一系列因素，包括隧道及橋樑的交通容量，收費水平對附近道路網絡的交通流量及經濟情況的影響，公眾負擔能力和接受程度等。我們會繼續依循現有的機制檢討隧道及橋樑的收費。

跨境運輸

12. 在跨境運輸方面，目前正全力推展的各項大型陸路運輸及邊境管制站的建設項目，包括港珠澳大橋、高鐵香港段，以及蓮塘／香園圍口岸等工程。這些項目落成後，會為來往珠三角地區的居民提供更多出行選擇。其中，港珠澳大橋是未來直接連接香港、澳門及珠江西岸的唯一陸路通道，預期可積極帶動三地的人流和物流，刺激經濟。粵港澳三地政府已着手共同研究港珠澳大橋跨界通行政策事宜及商討具體跨境交通安排，以訂定一套切合三地居民、旅客和業界需要的跨境交通安排。

13. 當高鐵香港段建成後，將會提供連接香港至廣州之間的高速鐵路服務，並接駁至全國的高鐵網絡，加強香港與全國各地的連繫，具有重大的策略性意義和運輸功能。

14. 就香港國際機場的發展而言，政府已於3月17日公佈香港有必要

推展三跑道系統計劃，以維持香港作為世界及地區航空樞紐的競爭力，並配合香港長遠的經濟和發展需要。機場管理局會在與政府磋商下，積極探討有利於早日推展三跑道系統計劃的方法。

車輛增長

15. 政府一直密切監察汽車數目的變化。近年，本港私家車數目不斷增長，令本港有限的道路更加擠塞，亦增加了泊車位的需求。為減少交通擠塞及令行車更為暢順，運輸署透過智能運輸系統加強交通管理的成效。例如，運輸署以「區域交通控制系統」協調交通燈號的運作，減少車輛在燈號前停車的次數，令交通保持暢順。我們會繼續評估和研究引入新科技，以提升香港運輸體系的管理及運作，以期加強交通管理及更有效地使用路面。此外，政府正仔細研究交通諮詢委員會去年12月提交的《香港道路交通擠塞的研究報告》及其提出的建議，並會在適當時候回應。

16. 政府的泊車政策，是在提供適量的泊車位以應付需求，但前提是不致誘使原擬乘搭公共交通的乘客轉用私家車，因而導致私家車數目增加，加劇道路交通擠塞。政府會繼續留意本港泊車位的供求情況，適時研究及更新泊車標準，並要求發展商在發展項目內加入適量的泊車位。如有需要，運輸署會在不影響道路安全及其他道路使用者的情況下，在合適位置加設路旁泊車位。

環保運輸措施

17. 交通便捷與空氣質素，已成為界定城市生活質素和吸引力的重要條件之一，也是市民深感關注的課題。因此，在第三次整體運輸研究中已確定環保運輸是我們運輸政策的重要一環。鐵路以電力驅動，沒有產生路邊的排放污染，是我們推動環保運輸的重要手段。

18. 政府致力推行有關車輛排放的改善環境措施，並於2011年3月成立三億元「綠色運輸試驗基金」，鼓勵運輸業界試驗綠色和低碳創新運輸技術；及推廣在香港使用電動車並拓展充電網絡等。本屆政府去年3月1日起已推出約一百一十四億元的特惠資助計劃，淘汰歐盟四期以前的柴油商業車輛，並為去年2月1日及以後登記的柴油商業車輛定下十五年的退役期限。政府亦在去年4月完成一次性資助計劃，資助汽油和石油氣的士及小巴車主更換催化器及含氧感知器；並自去年

9月起在路邊設置流動遙測儀器，加強監管石油氣和汽油車輛的廢氣排放。

19. 在專營巴士方面，政府會繼續鼓勵業界在可行的情況下使用較環保的車輛。自2010年起，專營巴士公司購買的新巴士均為歐盟五期或更高標準。在政府的資助下，專營巴士公司為其車輛安裝有助改善排放表現的裝備，及試用混合動力和電動車輛。

20. 我們亦配合環境局推動電動車的應用，例如為新的電動車種提供類型評定、在運輸署管理的政府停車場設置電動車充電器等。推行的時機及力度關鍵在於電動車科技在市場上是否已經成熟，大前提是電動車輛能否提供穩定和可靠的公共交通服務。目前而言，我們仍需要按部就班作出試驗，適時因勢利導地執行。

21. 單車是環保的交通工具，可作短途代步。發展「單車友善城市」是我們其中一個政策。我們會繼續在適合實施「單車友善」政策的新市鎮和新發展區，積極推展有關工作，例如研究如何在九個新市鎮推行在大埔先導計劃下採用的新措施，以及檢視全港單車限制區的交通情況，以探討可改善的空間。我們亦會改善現有單車徑及單車停泊設施，並加強單車安全的宣傳教育活動。

22. 因應需求，在實地情況許可及資源配合下，政府正積極推行「人人暢道通行」計劃，為公共行人通道（即由路政署負責維修及保養的公共行人天橋、高架行人道和行人隧道）加設無障礙通道設施。我們正全力推展超個二百個項目，包括18區區議會選定共54條公共行人通道作優先推行的升降機設施加建項目。截至2015年2月底，已有10個項目完成，其餘大部分的項目預計於2018年或以前陸續完成。

未來路向

23. 任何交通運輸基建的規劃，都要適時檢視、與時俱進。以《鐵路發展策略2014》為例，到了個別鐵路項目的詳細規劃階段，我們會採用最新的規劃數據，並會深入研究項目的走線和設站位置等，務求盡量善用有關土地的發展潛力。我們亦會因應不同地區發展參數的變化，適時考慮是否需要規劃新的運輸基建。

24. 我們明白到鐵路網絡的擴展的確對其他公共交通服務造成影響，

因此認為有需要就其他公共交通服務的布局進行一次有系統的檢視，作長遠的政策規劃；在這個過程中會充分聽取業界和其他持份者的意見。

25. 地區因應房屋和其他發展項目在交通情況方面會出現變化，我們不需等待整體運輸研究的進行，而是注視各大地區的交通需求變化及早作出評估。例如，我們會因應未來新界西北及北部地區，以至大嶼山等地區的新發展計劃，研究新運輸基建，包括鐵路和道路的可行性和可取性，或就現有運輸基建進行提升或改善工程，以應付新增的運輸需求。在這個過程中，我們會參考最新的規劃參數，檢視實際的交通使用量和情況，並聽取地區居民和專家的意見。

運輸及房屋局

2015年3月

2015年1月7日的立法會會議
易志明議員就
“盡快展開第四次整體運輸研究”
動議的議案

經鄧家彪議員及盧偉國議員修正的議案

自政府進行第三次整體運輸研究後，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通支出不斷增加；同時，在政府鼓勵市民充分運用鐵路服務的情況下，其他公共交通服務的從業員的收入嚴重受到影響；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能解決車輛數目大幅增長的問題；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，包括檢討所有隧道及橋樑的收費，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，確保其他公共交通服務的從業員有較穩定的收入，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務；本會亦促請政府制訂措施完善集體運輸網絡，以及檢討道路使用的分配與安排，藉以確保相關交通基建規劃和工程項目可按輕重緩急穩妥有序地落實。