

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



CB(4)1581/16-17(01)
**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.:
來函檔號 YOUR REF.: CB4/PL/TP

電話Tel. No.: 3509 7211
傳真Fax No.: 3912 4818

香港中區立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
立法會秘書處秘書長
經辦人：盧慧欣女士
[傳真號碼：2840 0269]

盧女士：

6月16日交通事務委員會 會議上所通過的議案

謝謝貴秘書處6月23日就上述事宜致運輸及房屋局局長的來函收悉。本局現作回覆。

整體運輸研究

政府1976年以來進行了三次整體運輸研究，訂下運輸規劃和整體發展策略的綱領、制訂基礎設施的發展計劃，配合香港社會經濟的不斷發展。第三次整體運輸研究在1999年完成，定下幾項的大方向包括（一）更妥善融合運輸與城市規劃；（二）更充分運用鐵路，讓鐵路成為客運系統的骨幹；（三）更完善的公共交通服務和設施；（四）更廣泛運用新科技來管理交通；以及（五）更環保的運輸措施。這些的大方向至今依然適用。

事實上，在第三次整體運輸研究完成後，政府一直就有就整體運輸研究所涉及的各個範疇制定政策。例如，政府已在2014年公布了《鐵路發展策略2014》規劃至2031年的鐵路藍圖。《公共交通策略研究》處理了各公共交通服務角色定位的檢視，並提出建議優化公共交通佈局。政府亦將配合《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》研究，及早推展跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究，涵蓋大嶼山、新界西北和新界北部等地區所需的運輸基建。這些的研究已涵蓋主要的公共交通政策和運輸基建規劃，加上包括車輛增長、環保運輸等範疇的其他措施，政府認為現階段毋須進行第四次整體運輸研究。

專營巴士

鐵路以專軌運行、載客量高、快捷方便、亦無廢氣排放，故香港一直施行以鐵路作為公共交通骨幹的政策。在此前提下，政府一向支持在合適的鐵路站或鄰近地點提供泊車轉乘設施，讓駕駛人士停泊車輛後轉乘鐵路，減少車輛駛進道路交通擠塞的地區。而交通諮詢委員會於2014年12月發表的《香港道路交通擠塞研究報告》，涵蓋多項旨在減少使用私家車、改善道路交通擠塞的措施，當中亦包括建議政府日後推展鐵路項目、市區重建項目和新發展項目時，可考慮增建泊車轉乘停車場。

目前，全港有12個提供泊車轉乘服務的停車場，分佈各區（包括市區及郊區），提供合共約3 940個泊車位。這些停車場設置於港鐵站或鄰近的地點，包括上水站、香港站、九龍站、青衣站、彩虹站、錦上路站、紅磡站、奧運站、坑口站、烏溪沙站、屯門站及海洋公園站，方便駕駛人士轉乘港鐵。使用泊車轉乘服務者（即停泊車輛後，轉乘港鐵前往目的地的人士）使用這些停車場，可以獲得七折左右的泊車優惠。為善用停車場資源，其他駕駛者

（即停泊車輛後沒有轉乘港鐵的人士）亦可使用這些停車場，但不享泊車轉乘優惠。自2016年6月起，領展資產管理有限公司亦於轄下12個鄰近港鐵站的停車場為轉乘港鐵的駕駛人士提供指定時段泊車轉乘優惠。

至於路面公共交通工具的轉乘，公共交通交匯處正發揮著這功用。本港目前共有約290個公共交通交匯處，遍佈全港不同地區，市民可在這些交匯處方便地轉乘不同路面公共交通工具（包括專營巴士、專線小巴、非專營巴士及的士）。不少公共交通交匯處均鄰近屋苑和大型商場，部分設有供公眾使用的私家車停車場。私家車駕駛人士如有需要，可使用這些停車場，並在公共交通交匯處轉乘合適的公共交通工具。

巴士轉乘站的功能則與公共交通交匯處有所不同，旨在於大量巴士路線途經的位置，方便乘客在不同巴士路線間轉乘，令巴士資源得以善用之餘，乘客亦可享用服務範圍更廣的巴士網絡。《公共交通策略研究》報告中提及興建中的巴士轉乘站（即位於粉嶺公路、將軍澳-藍田隧道藍田出入口、將軍澳隧道收費廣場及屯門至赤鱗角連接路的北面連接路收費廣場的轉乘站）以至現有的大型巴士轉乘站，均位處快速公路、主要區域幹道及隧道出入口。這些地點受地理因素及空間所限，加上隧道出入口或收費廣場均在管制區範圍內，四周環境沒有客觀條件在現有或擬建巴士轉乘站旁再興建泊車轉乘停車場。

事實上，正如我們在本年5月向立法會交通事務委員會提交關於泊車位政策的討論文件所述，要覓得大量合適土地增建停車場往往十分困難。不斷增設泊車位，也會鼓勵市民購買及使用私家車，進一步刺激私家車增長，加劇道路擠塞的問題。而增建泊車位亦必須考慮對區內道路網的交通影響。至於在《公共交通策略研究》報告中擬議在美孚及太子道東設立的巴士轉乘站，這兩個地點皆是現

有供巴士運作的設施，亦屬市區已發展的地方，其附近的屋苑和商場已設有停車場可供私家車駕駛人士使用，情況與公共交通交匯處相近，故政府無意在這兩處增建公眾停車場。

政府會繼續參考《香港道路交通擠塞研究報告》的建議，日後推展鐵路項目、市區重建項目和新發展項目時，詳加考慮增建泊車轉乘停車場。

政府一直鼓勵專營巴士公司推出月票。正如我們在立法會多次強調，任何月票計劃要達致利民效果，應符合三個考慮：（一）月票的覆蓋面不能太小，以適切地滿足乘客需要；（二）票價優惠要實在，月票收費不能太高；及（三）專營巴士公司有能力的推出這些月票而毋須將成本轉嫁於不使用月票的乘客，以免為日後帶來加價壓力。我們得知九龍巴士（一九三三）有限公司正在積極制訂能符合這三個條件的月票計劃。待收到計劃的詳情，運輸署會從速審批，詳情會公布。

輕鐵

透過優化輕鐵網絡途經的個別較繁忙路口的設計，將部分輕鐵路軌與馬路／行人路分隔，有助減少現時輕鐵於繁忙路口與人、車爭路的情況，提升輕鐵的營運效率以至改善整體交通情況。為此，政府及港鐵公司在《公共交通策略研究》中檢視了在11個繁忙路口作出分隔工程的可行性，該11個繁忙路口的位位置載於《公共交通策略研究》報告的附件六。初步評估結果發現，5個在技術上難以做到將輕鐵路軌與馬路／行人路分隔，而餘下的6個則須進一步探索才能決定分隔的工程技術上是否可行。但無論如何，政府會作深入的技術可行性研究，探索能否克服這些技術限制，以決定11個繁忙路口當中最終多少個能作出分隔工

程。運輸及房屋局會爭取資源於2018年展開此詳細可行性研究，研究約需時兩年。此深入的技術可行性研究涉及的課題甚為複雜，當中需解決的主要問題包括－

- (i) 分隔工程對輕鐵營運以至整體交通情況的具體效益；
- (ii) 如何在不影響現有道路及鄰近建築物及其他設施結構的情況下作出分隔工程；及
- (iii) 工程期間的封路安排以及對附近一帶交通的影響。

須指出的是，個別分隔工程是否可行不純屬分隔工程本身技術上的問題，而是同時涉及清拆現有結構及建造新結構的問題。故此，即使研究完成後確定於個別路口的分隔工程可行，政府亦需就如何推展工程作詳細規劃，工程亦需分階段進行，而每次的施工範圍有限，因此需時甚長，由規劃至完工可能需時5至10年或更長時間，而且費用高昂。同時，由於涉及改動現有道路或路軌的結構，在工程期間，輕鐵或須改道甚至須暫停某些路段的列車服務，行車道亦或同樣須改道。

若11個路口全數或部分最終能實現輕鐵路軌與馬路／行人路分隔，則所涉及的輕鐵綫的行車時間將縮短，班次因而可以加密。當確定分隔工程可行後，政府會與港鐵公司商討如何加密輕鐵班次，包括安排更多雙卡輕鐵車輛行駛。

個人化點對點服務

政府對於使用不同的應用科技，包括網絡或手機程式召喚出租汽車持開放態度。事實上，在創新及科技局的帶領下，智能運輸是政府發展智慧城市的其中一環。

然而，出租汽車服務在使用新科技或新平台的同時必須合乎相關政策和法規，以保障乘客的利益及安全，確保道路的有效使用，以及現時有九成市民使用的公共交通系統的高效可靠及長遠健康發展。倘若載客取酬的服務可不受規管，他們將可任意擴展，等同鼓勵「白牌車」活動。

在任何取酬載客行為均須依法規管的政策大前提下，我們同意應積極回應社會上近年對服務質素較佳的個人化點對點公共交通服務，並願意為此付出較高收費的新需求。因此，政府在過去兩年多進行的《公共交通策略研究》下，全面檢討了包括的士及出租汽車在內的個人化點對點交通服務，並建議推行新「專營的士」以回應新需求。

專營的士屬公共交通服務，以專營權營運，其數目、服務、收費、司機質素等方面均受政府規管。專營的士數目上限會透過法例清晰訂明，現時建議的數目上限（即600輛）是經平衡包括服務需求、交通影響、以及不同公共交通服務的長遠發展等各方面的考慮而決定，日後可以因應供求、整體公共交通生態平衡及路面交通等因素而修訂。我們建議上限由立法規定。

專營的士會以車隊模式營運，有助解決目前普通的士車主擁有權分散、難以集中管理司機服務質素的問題。專營的士亦須按錶收費，收費清晰透明。專營權條款會清晰規管服務水平，為車輛類型、車廂設施、車齡限制、以手機召喚服務應用程式（即所謂「網約」）的安排、司機服務質素等各方面定下服務標準。若營辦商未能達到專營權下的服務水平及標準，政府可通過專營權條款對營辦商加以處罰，情況嚴重的甚或可以提早收回專營權。同時，體制上專營權條款可與時俱進，在每次新專營權批出時作出檢討及修訂。

隨著「網約」服務方式在全球個人化點對點交通服務市場日漸普及，我們建議專營的士必須具備「網約」特色。除了可在街上截車外，乘客可利用以手機應用程式召喚專營的士服務。除非乘客自願，手機應用程式不得要求乘客輸入目的地，營辦商必須根據乘客所在位置分配車輛，不得拒載。每部專營的士亦會配備全球定位系統的裝置，乘客可透過手機應用程式得知行車路線及收費。全球定位系統的裝置亦會儲存包括載客資料、收費、行車路線、司機資料在內的實時營運資料，供政府查閱。乘客可以現金或電子付款方式支付車資，亦可透過24小時客戶服務電話熱線及電子渠道（如電郵、網上意見表或手機應用程式）作投訴及意見提供平台。專營權會要求營辦商須在合理時間回應及處理投訴及意見。

相對於現時不合法的網約出租車服務，專營的士的服務受政府規管，對乘客有保障、服務質素較有保證、收費亦較為透明清晰。對一般公眾而言，由於車輛數目受到規限，專營的士對路面的影響會較少。從運輸政策而言，專營的士能給市民多一項選擇，亦能令公共交通系統繼續有序地規劃和發展。

基於以上的考慮，加上社會上對推出專營的士普遍表示支持，經諮詢立法會交通事務委員會後，政府建議以專營的士方案作基礎，盡早制定法案施行。至於應否探索引入其他新服務（如受規管的「網約」車），會視乎立法會處理專營的士方案的結果而決定。

就放寬出租汽車座位上限方面，根據香港法例《道路交通（車輛構造及保養）規例》（第374A章）附表3，不論私家車的用途為何（包括出租或自用），其最高乘客座位數目為7個。任何人若欲使用私家車以出租或取酬方式運載乘客，根據《道路交通條例》（第374章）第52（3）條

及《道路交通（公共服務車輛）規例》（第374D章）第14條，必須申領出租汽車許可證。如有關人士欲使用其他車輛載客取酬，應參考及申領適用於有關車輛類型及用途的牌證。若有關人士希望接載較多乘客，可考慮使用獲發A01（遊覽服務）批註的非專營巴士，有關車輛的最低乘客座位數目為17個。

道路安全

政府已訂立了道路安全的長遠目標及策略。為了確保香港繼續成為全球其中一個對道路使用者最安全的城市，提高社會各界的道路安全意識，自2003年起政府透過道路安全議會制定了本港首個道路安全願景「路上零意外，香港人人愛」“Zero Accidents on the Road, Hong Kong's Goal”，以引起市民對提高道路安全水平的關注及取得他們的支持，共同邁向此願景。

為了實現此願景，政府一直不遺餘力推廣及提升道路安全，並以三管齊下的策略，包括修訂法例和加強執法、改善道路設施，以及舉辦宣傳和教育活動，保障道路使用者的安全。

在道路規劃方面，運輸署制定了《運輸策劃及設計手冊》，以道路安全為首要考慮，就道路、交通及運輸設施的規劃及設計制定指引。運輸署並會留意外地最新的交通運輸規劃及設計標準、知識及經驗，不時更新該手冊內容或加入新的標準及準則。

紓緩交通擠塞

至於議員關注有關交通擠塞及車輛過多的問題，交通諮詢委員會於2014年12月提交《香港道路交通擠塞研究報告》，並建議12項短、中、長期措施，以解決道路交通擠塞問題。政府正按部就班推行上述措施，包括研究控制私家車增長的措施，並即將開展商用車輛泊車位顧問研究，以期制定合適措施配合商用車輛的泊車需求。

政府正研究應用資訊科技（包括閉路電視）以監察和檢控交通違規行為（如違例泊車及違例上落客貨）的建議，包括研究設置有關係統作檢控用途在法律及技術等方面的可行性，以及裝置和運作有關係統所涉及的額外資源等。政府的目標是應用新科技協助前線人員就交通違規行為執法，以及提升後勤支援程序的效率。如有需要，政府會修改有關法例以配合相關的執法工作。

單車政策

政府致力在新市鎮和新發展區推動「單車友善」環境，基於這些地區的交通密度普遍較低，可以在規劃階段預留空間作單車徑，所以較適合市民以單車作短途代步、消閒及康樂用途。政府會繼續改善配套設施，方便市民使用單車作短途代步，及往返公共交通車站和目的地的「首程」及「尾程」。

相比之下，香港的市區一般交通非常繁忙，路窄人多，巴士及小巴路線頻密，路旁上落客貨活動頻繁，經常有車輛駛經並在路旁短暫停留。基於道路安全考慮，政府一直採取較審慎的態度，並不鼓勵市民在市區以單車作為交通工具。故此，政府現時未有計劃成立「單車城市策劃組」。

運輸署已就如何改善9個新市鎮，即沙田／馬鞍山、大埔、上水／粉嶺、元朗、天水圍、屯門、荃灣、東涌和將軍澳的單車徑和單車設施完成了研究，並擬定了約900個建議改善地點。第一批涉及約100個地點的改善工程，已於2016年分階段開展，預計可於2018年前陸續完成。餘下的改善地點，由於規模較大或涉及較複雜的施工程序，運輸署現正與路政署就相關工程的規劃、設計、申請撥款和施工等工作，制定推行計劃，以盡快開展相關工程。

就推廣單車與其他公共交通工具的轉乘方面，現時在鐵路站附近設有約12 500單車泊位，可供市民作轉乘之用。運輸署會在可行情況下，在鐵路站及公共運輸交匯處附近增加單車泊位。我們預計當上述900個改善工程全部完成後，可增加約7 000個單車泊位，其中1 400個泊位位於公共交通站附近，方便騎單車人士轉乘公共交通。

政府剛完成的《公共交通策略研究》，目的是檢視公共交通業界和市民關注而須優先處理的公共交通服務議題。雖然政府已把單車定位為短途代步交通工具，但其運作模式仍然相對個人化，並不屬於公共交通工具，所以沒有納入研究範圍。

改善空氣污染及推廣電動車

香港特區政府已採納了一套以空氣污染物濃度為基準的空氣質素指標¹（指標）。《空氣污染管制條例》（第311章）訂明的現行指標於2014年1月1日起生效。指標是參考世界衛生組織空氣質素指引所制訂，適用於一般和路邊的空氣質素。政府在2013年發表《香港清新空氣藍圖》

¹ 關於空氣質素指標的詳情見以下網頁：

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/air/air_quality_objectives/air_quality_objectives.htm

²，臚列一系列改善空氣質素的策略和措施，以期在2020年一般空氣質素大致達到現行指標。

本港路邊空氣質素要符合二氧化氮的指標是一個挑戰。政府近年推出的多項管制措施包括：推行鼓勵與管制並行的計劃，以在2019年年底前分階段淘汰約82 000部歐盟四期以前的柴油商業車；加強對汽油和石油氣車輛的廢氣排放管制；為專營巴士加裝減排裝置以提升其廢氣排放表現；以及逐步收緊新登記車輛的排放標準。

在推動使用電動車以替代傳統車輛方面，措施包括提供電動車首次登記稅寬減；資助專營巴士公司試驗混合動力及電動巴士；推行綠色運輸試驗基金，鼓勵運輸業試驗電動商用車等。儘管如此，政府認為不適合為個別車輛種類訂下指標，因為市民決定會否使用電動或混合動力私家車時，會考慮廣泛的因素，包括該等車輛的技術發展（如車輛性能、耐用程度）、維修保養要求、日常運作的配合、車價和市場上是否有符合他們需要的型號供應等。

減少車輛排放的措施已見成效。在2012至2016年期間，路邊空氣中可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子、二氧化氮和二氧化硫的濃度均已呈顯著跌勢，跌幅分別為28%、28%、31%和30%。

環保署每年均舉行記者會，闡述本港空氣質素及改善空氣質素措施的進展情況，並會發布香港空氣污染物排放清單和空氣質素的年度報告。我們最近亦於2017年5月就改善路邊空氣質素的進展向環境事務委員會匯報，並於2017年6月發表《香港清新空氣藍圖（2013–2017進度報

² 香港清新空氣藍圖全文見以下網頁：
http://www.enb.gov.hk/tc/files/New_Air_Plan_tc.pdf

告)》³，闡述執行藍圖中措施（包括改善路邊空氣質素的措施）的進展情況。我們會適時再向環境事務委員會匯報有關改善路邊空氣質素的事宜。

運輸及房屋局局長

(吳慧鈞



代行)

2017年9月8日

³ 香港清新空氣藍圖（2013 - 2017進度報告）見以下網頁：
<http://www.enb.gov.hk/sites/default/files/CleanAirPlanUpdateChi_W3C.pdf>