

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

政府總部
環境運輸及工務局
香港花園道美利大廈



Environment, Transport
and Works Bureau
Government Secretariat
Murray Building, Garden Road,
Hong Kong

本局檔號 Our Ref. ETWB(T) 4/01/120

來函檔號 Your Ref.

電話號碼：2189 2187

傳真號碼：2868 5261

傳真：2873 2042

(總頁數：2)

香港
香港仔大道 223 號
利群商業大廈 12 樓
香港專線小巴持牌人協會
黃文傑主席

黃先生：

有關鐵路發展事宜

你於本年五月十七日就鐵路發展給廖局長的來信經已收悉。本人現獲授權回覆。

由於香港的道路空間有限，加上市民關注路面交通對環境的影響，因此我們訂定的運輸政策是以鐵路作為客運系統的骨幹。這政策可以配合香港的持續發展，應付不斷增加的社會和經濟活動。與此同時，我們的相應的政策是希望安排鐵路與不同公共交通工具間取得平衡，為市民提供最大經濟效益。我們相信一個能讓各交通工具相互協調的環境最能為香港整體帶來最大的長遠利益。


至於鐵路計劃的推展，我們大致根據《鐵路發展策略 2000》的建議作為藍本。由於居住和就業人口及經濟增長的預測會隨著時間而轉變，每當有資料更新的時候，我們會檢討建議項目的需要和實施時間表。在決定推展任何計劃之前，我們亦必定會參照最新的數據，

進行詳細的規劃和財務研究，以便加以善用社會寶貴資源。在二〇〇三年年初，我們因應中環及西區填海區就業人口預測的下跌，決定把北港島線的完成日期由原先建議的二〇〇八年至二〇一二年間推遲至二〇一六年以後。上述的例子剛好引證我們在這方面的工作。

在《鐵路發展策略 2000》，西港島線是建議的優先發展項目之一，而原先的南港島線則納入較長遠發展方案。早前西區至香港仔的四號幹線(前稱七號幹線)選線研究顯示有必要興建新的運輸基礎設施以改善南區對外交通的聯系。在這大前題下，我們需一併考慮上述的鐵路計劃以及四號幹線的發展。在評估以上兩個項目時，我們會考慮整體市民的利益、資源運用，以及對環境及其他公共交通可能造成的影響等，而有關財政資助更是一個重要考慮的因素。在作出決定前，我們一定進行廣泛的諮詢。

最後，多謝貴會一直對環保和運輸政策的支持以及在這方面作出的貢獻。

環境運輸及工務局局長

(何偉富  代行)

特別副本送：環境運輸及工務局局長政務助理鄧忍光先生
(夾附協會五月十七日的來信)

二〇〇四年五月十九日