

CB(1)1784/03-04(01)

回覆聯友的士同業聯會有限公司、新界的士營運協會及的士車行車主協會有限公司有關沙田至中環線及南港島線事宜

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。

為了較能利用珍貴的社會運輸資源，當有新的鐵路投入服務，而有需要對其他公共交通服務作出適當調整，有關調整會因應實際情況及乘客的交通轉變而循序漸進地落實，以減低新鐵路服務對有關公共交通營辦商的影響。

有關現時進行規劃的鐵路項目，例如沙田至中環線和南港島線等，我們會參考最新的土地應用和規劃，及人口數據。我們亦會考慮整體市民的利益、資源運用，以及對環境可能造成的影響及評估這些鐵路對其他公共交通的影響。在作出決定前，我們會進行廣泛的諮詢。

環境運輸及工務局
二〇〇四年五月六日