

2011 年 6 月 1 日立法會動議辯論

「制訂低碳交通運輸體系的發展策略」

進度報告

在 2011 年 6 月 1 日的立法會會議上，由何鍾泰議員動議並經甘乃威議員、張宇人議員、葉偉明議員及陳克勤議員修正的「制訂低碳交通運輸體系的發展策略」的議案獲得通過。本報告匯報政府相關工作的進度。

引言

2. 議案推動低碳交通運輸體系的整體方向，與政府一貫的運輸政策同出一轍。多年來，我們的運輸政策重點在於融合運輸與城市規劃、擴建鐵路網、完善接駁鐵路的設施、加強跨界運輸基建、提高專營巴士的環保管理、推動綠色運輸科技等，除了提高運輸系統的整體效率外，也有助減少交通運輸的碳排放以及改善路面空氣質素。我們會繼續這方面的工作。

融合運輸與城市規劃

3. 我們一貫的發展策略，是以鐵路站周邊為核心，把會產生大量交通需求的設施或發展項目，盡量規劃於鐵路站可步行或短途

接駁的範圍。就未來的新發展項目而言，新界東北新發展區和洪水橋新發展區的規劃，會分別以落馬洲支線預留的古洞站和西鐵線預留的洪水橋站為中心。而啟德發展區的高密度住宅和商業項目，則主要集中於沙中線的啟德站的可步行範圍內，以減少路面交通流量。

擴展鐵路網

4. 在 1999 年，我們提出要更充分運用鐵路，讓鐵路成為客運系統的骨幹。自此，我們積極擴展鐵路網，至今先後落成通車的有將軍澳線、西鐵線、東鐵馬鞍山線、尖沙咀延線、迪士尼線、落馬洲支線及九龍南線。目前，我們正在推展的新鐵路項目，包括已動工的西港島線、南港島線（東段）、觀塘線延線，以及已刊憲進入法定諮詢程序的沙中線。當這些鐵路項目落成後，香港鐵路網總長度將會由 220 公里增至 250 公里，服務覆蓋超過七成人口居住的地區，而鐵路在公共交通市場所佔份額將由約 35% 增至約 45%。

5. 我們認為對於地少人多的香港來說，「讓鐵路成為客運系統的骨幹」的策略在可見的將來仍然適用。因此，我們已委託顧問，在《鐵路發展策略 2000》的基礎上，檢討香港長遠的鐵路發展藍圖，以滿足直至 2031 年的鐵路需要。

6. 鐵路網絡的擴展，可以吸引更多市民選用鐵路，既可減低對耗能較高的道路交通需求，同時有助紓緩部份道路的擠塞情況（如沙中線可以紓緩紅磡海底隧道的擠塞；南港島線（東段）、觀塘線延線分別對改善香港仔隧道和彌敦道的交通有所幫助）。紓緩道路擠塞、保持道路暢順，可直接減低汽車的耗油量，減少溫室氣體和各種污染物的排放。

完善接駁鐵路的設施

7. 要全面發揮鐵路網的效果，透過完善接駁鐵路的設施，以擴展鐵路網的服務範圍至為重要。為盡量方便市民使用鐵路服務，我們採用多種接駁方法，讓離車站較遠的居民，也可以很方便地到達鐵路站。

8. 我們會在適當的鐵路車站設置交匯設施，便利市民轉乘其他公共交通工具。現時，有關的公共交通營辦商推出多項「鐵路與巴士」和「鐵路與專線小巴」轉乘計劃，為乘客提供轉乘車費扣減優惠，包括 54 條指定的專線小巴路線及 5 條指定的巴士路線。

9. 我們亦推動「泊車轉乘」計劃，鼓勵較偏遠地區居住的市民駕車到鐵路站，轉乘鐵路往返市區。目前全港共有 7 個停車場提供「泊車轉乘」服務。在 2011 年第一季，「泊車轉乘」服務的每日

平均使用人次為 1 143 人，佔停車場總使用人次的 42%。《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂亦會研究「泊車轉乘」計劃，以進一步配合香港的鐵路運輸發展。

10. 為方便市民步行來往鐵路站，我們亦會探討於鐵路附近興建相關設施。其中，當局已就制訂在銅鑼灣及旺角設立新行人步行系統的建議和初步探討其可行性，完成了顧問研究，現正分別進行技術可行性研究。就銅鑼灣而言，我們的方向是興建行人隧道，連接港鐵站與維多利亞公園以及銅鑼灣中心地帶和銅鑼灣與跑馬地交界一帶的繁忙街道，全長約一公里。至於旺角，我們的方向是以行人天橋連接兩個鐵路站（即旺角站和旺角東站），並經過旺角中心地帶伸延至大角咀附近，全長約 700 米。此外，興建中的西港島線部分車站與出入口相差約樓高 25 層，我們會設有直達車站的高速升降機，讓九成西半山的居民可以徒步往返鐵路站。

11. 我們亦在鐵路站附近設置單車停放位，方便市民騎乘單車往來鐵路站。運輸署會在主要交通樞紐增設單車停放位，例如最近在將軍澳和沙田的兩個公共交通交匯處附近合共增設了 300 多個單車停放位。該署同時開展了為期兩年的改裝計劃，按照新設計指引改裝及更換鐵路站和公共交通總站附近的單車停放欄架，預期計劃

可增加 1 000 個單車停放位。

12. 受惠於鐵路廣泛覆蓋的範圍，我們得以將部有現存道路改為行人專用區。直至 2010 年底，運輸署共設置 7 個全日行人專用街道（如銅鑼灣百德新街、中環戲院里等）、30 個部分時間行人專用街道（如旺角西洋菜南街、深水埗福華街等）和超過 40 個悠閒式街道（如尖沙咀海防道、佐敦庇利金街等）。

加強跨界運輸基建

13. 隨著內地與香港的交通日漸頻繁，加強跨界運輸基建對推動低碳交通運輸體系起了積極作用。在鐵路方面，廣深港高速鐵路（香港段）的工程正如火如荼進行，預計可於 2015 年竣工；屆時往返香港與珠三角城鎮的時間將會大大縮短，吸引更多跨界旅客轉用鐵路，減少依賴道路交通工具。

14. 在公路網方面，我們希望可以連接廣東省東、西、北方向的主幹道。其中，蓮塘/香園圍口岸的高速公路預計在 2018 年落成，連接廣東省東部公路網。向北方向，西部通道和深圳灣口岸已經在 2007 年通車，連接的廣深沿江高速公路亦預計於 2012 年全線通車。西面的港珠澳大橋則將大大縮短往來香港和粵西的陸路距離和行車時間。當三方向的道路網完成後，跨界旅客、物流可選擇最適

合的路線，毋須迂迴繞道，不但便捷省時，更可節省所耗燃油，也有助紓緩交通擠塞而產生的污染問題。

提高專營巴士的環保管理

15. 我們採取了一系列措施，鼓勵專營巴士公司減少巴士排放的溫室氣體和空氣污染—

(a) **試驗低排放巴士** — 我們已得到立法會財務委員會的撥款，全數資助專營巴士公司購置 6 輛混合動力巴士在繁忙路段試驗行駛，預計可在 2012 年開始進行試驗。我們也正與專營巴士公司商討試驗電動巴士的建議，希望盡早達致共識，並向立法會財務委員會申請撥款，盡快開始進行試驗。我們最終的目標是全港使用零排放的巴士；

(b) **加裝減排裝置** — 我們現正聯同專營巴士公司籌備在歐盟二期或三期的巴士加裝選擇性催化還原器的試驗，預計可在本年第三季開展試驗。假如試驗結果合符期望，我們的目標是在 2015 年或之前完成加裝工程，較將這些巴士全數更換為新型巴士所需時間為短，更為合符成本效益。連同巴士上已加裝的柴油粒子過濾器，加裝選擇性催化還原器可提升巴士的廢氣排放表現至歐盟四期或五期巴士的水

平，有助改善路邊的二氧化氮污染問題；及

- (c) **路線重組** — 我們會繼續與各區議會商討路線重組，希望可以透過取消、合併、縮短巴士路線和縮減班次等方法，進一步提高巴士網絡的效率，減少路邊空氣污染、噪音、交通擠塞和能源耗用。

推動綠色運輸科技

16. 此外，我們也一直積極推動綠色運輸科技，詳情如下一

- (a) **綠色運輸試驗基金** — 截至 2011 年 6 月底，「綠色運輸試驗基金」在成立後的首 3 個月內共收到了 16 份申請，當中包括試驗電動巴士和電動貨車。我們預計可在本年 9 月完成審批，而成功申請資助的試驗則可在 2012 年展開。我們會把試驗結果與相關業界分享，攜手推動使用綠色創新運輸技術；

- (b) **推動使用電動車** — 我們會繼續與各地的電動車製造商保持緊密的合作，推行電動車試驗計劃，並邀請不同製造商將旗下電動車引入香港。例如，政府部門已於本年上半年及將於本年 8 月至 10 月試用插電式雙模混合動力車；

(c) **鼓勵使用環保車輛** — 為鼓勵市民購買低排放、高能源效益的環保汽油私家車，政府已寬減環保汽油私家車的首次登記稅。現時，寬減稅額為汽車首次登記稅 45%，寬減上限為每輛港幣 75,000 元。自寬減措施開始以來，環保汽油私家車佔新登記私家車全數約 14%（即約有 21 000 輛環保私家車已作首次登記），而本地市場已有 50 款環保汽油私家車可供選擇，較計劃實施前的 13 款增加了超過 3 倍；及

(d) **更換歐盟柴油商業車輛資助計劃** — 政府已為歐盟前期及一期柴油商業車輛提供了一個為期 3 年的資助計劃，期間共有三成合資助資格車輛以資助換車，另有 11 000 多輛歐盟前期及歐盟一期商業車輛自願註銷登記而沒有參與有關資助計劃。至今，歐盟前期和一期柴油商業車輛已比計劃前淘汰了約 45%。對於餘下的歐盟前期及一期柴油商業車輛，我們認為有需要引入適當的抑制措施（例如增加舊車的牌費），以進一步推動車主更換它們。

至於更換歐盟二期柴油商業車輛計劃，截至 2011 年 6 月底，政府共批出 1 670 個資助申請。該計劃會於 2013 年 6 月底結束，我們會盡力宣傳計劃，呼籲合資助資格車主利

用資助換車。

結語

17. 我們將繼續一貫的運輸政策，從不同方面積極推動低碳交通運輸體系，以兼顧運輸發展及環境保護的需要。

運輸及房屋局

環境局

2011 年 8 月