

2011年6月1日(星期三)
立法會會議上
何鍾泰議員就
“制訂低碳交通運輸體系的發展策略”
動議的議案

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議案

鑒於交通運輸佔香港溫室氣體排放總量的18%，是第二大的排放源頭，但政府卻一直未有就此採取果斷、有效及針對性的措施，本會促請政府盡快制訂低碳交通運輸體系的發展策略，以貫徹可持續發展的理念，而在制訂相關的策略時，有關當局應積極考慮包括下列的發展方針：

- (一) 結合土地用途規劃和交通設施規劃；
- (二) 優先發展鐵路網絡，並加快擴展現有鐵路網絡；
- (三) 在鐵路沿線車站增設轉乘配套設施；積極研究於港鐵各條過海路線的沿線車站，設立‘泊車轉乘站’的私家車停泊位設施，以鼓勵市民在該等車站停泊座駕，然後轉乘公共交通工具過海，從而減輕各隧道車流量的負擔；
- (四) 推動綠色交通運輸工具及相關技術的應用；
- (五) 在確保票價不會對乘客的負擔能力構成壓力的前提下，落實全港使用零排放的巴士；促使巴士公司擴大及增加對乘客具吸引力的轉乘優惠和服務，以及加快重組及完善巴士路線，以避免巴士路線重疊、紓緩交通擠塞及減少空氣污染；
- (六) 加強與珠江三角洲地區在推動綠色運輸系統方面的合作；
- (七) 積極發展行人設施及行人專用區；
- (八) 推動健康生活模式，鼓勵市民以步行及採用自行車來往適量距離的目的地；

- (九) 針對政府一直未有重視步行及單車在本港交通運輸體系的角色和功能的情況，把步行及單車納入整體交通政策的制訂及規劃中，以切實推動低碳交通運輸體系的發展，並同時積極發展及改善地區的行人天橋及行人隧道網絡，以及於地區行人道加設上蓋、扶手電梯及升降機作減少人車爭路之用；
- (十) 針對政府只將單車歸納為一種康樂活動，制訂長遠的單車政策及完善各區單車管理的設施(例如單車停泊處)及其運作；
- (十一) 以財政資助或延長專營權的方式，推動巴士公司提早淘汰及更換高排放量的專營巴士，並即時為所有未被取替或淘汰的巴士加裝減排裝置；及
- (十二) 增加及擴大電動交通工具的數量、使用和種類；同時完善及加強配套設施，以配合引入各種電動交通工具；
- (十三) 優化現行鼓勵歐盟二期商用柴油車主淘汰舊車的計劃，包括優化資助模式，並將歐盟前期、歐盟一期車輛納入該計劃中，以及容許車主只註銷舊車亦可獲得計劃的資助等；及
- (十四) 重推及優化‘鼓勵銷毀舊車計劃’，以加快淘汰老舊私家車；
- (十五) 盡快在本港大規模擴展電動車充電設施；
- (十六) 制訂更換零排放巴士的時間表，同時協助公共運輸業界引入及更換混合動力或電動小巴、的士；
- (十七) 平衡專營巴士、公共小巴及的士等公共運輸工具的可持續發展，避免過分依賴單一運輸工具，令鐵路公司造成運輸壟斷的情況；
- (十八) 增加鐵路轉乘優惠計劃的數目，鼓勵鐵路公司提供更多票價優惠及月票計劃，吸引市民使用；
- (十九) 應在先與公共運輸業界及地區人士作充分諮詢後才開展有關鐵路網絡的計劃；及

- (二十) 發展全港性的單車徑網絡、完善相關的交通接駁及配套設施、加強單車使用者的道路安全教育，從而令單車由現時的消閒及康樂用途，逐步提升至正式的交通工具；
- (二十一) 考慮設立公共交通收費穩定基金，令票價水平符合市民負擔能力，從而鼓勵市民多乘搭低碳集體運輸系統；
- (二十二) 完善及增加鐵路沿線車站的單車泊位；
- (二十三) 分別在啟德新發展區及鄰近區域，以及粉嶺北、古洞北和坪輦新發展區興建輕軌列車運輸連接系統；
- (二十四) 在跑馬地禮頓道至黃泥涌道興建行人輸送帶，以及在港鐵大圍站個別出口設置行人專用區等；及
- (二十五) 興建跨區健步徑，並擴大及完善現有單車徑網絡，例如在九龍灣公園單車場增建連接單車徑至啟德新發展區等。