

**第三次整體運輸研究之政策建議的落實情況**

建議	落實情況
(1) 結合土地用途、運輸及環境規劃	<p>在城市發展與交通規劃上，我們綜合了土地使用、運輸及環境三方面的因素一同規劃。運輸與城市的融合規劃是政府一貫的政策，尤其體現於鐵路沿線的土地規劃。一般而言，我們以鐵路站為核心，把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內，以鐵路滿足交通需求，減少道路交通。</p>
<p>(2) 優先發展鐵路運輸</p> <p>(A) 發展一個以鐵路為主體的未來客運系統概念，而發展鐵路車站亦應配合土地用途;</p> <p>(B) 提供鐵路走廊的運輸需求以作第二次鐵路發展研究的進一步探討之用。</p>	<p>政府採納以鐵路作為客運系統的骨幹之政策。在第二次鐵路發展研究成果的基礎上，政府於 2000 年 5 月發表《鐵路發展策略 2000》，為香港鐵路網絡規劃直至 2016 年的擴展計劃。</p> <p>在 2011 年，鐵路運輸已佔本地公共交通服務約三成八的客量。目前，我們正同時全速推動五個新鐵路項目(即廣深港高速鐵路(香港段)、西港島線、南港島線(東段)、觀塘線延線、及沙田至中環線)，預計在 2014 年至 2020 年期間相繼完成。</p>
<p>(3) 協調並加強公共交通服務</p> <p>(A) 建立一個高質素的公共交通交匯處網絡；</p>	<p>當局以鐵路作為客運系統的骨幹，協調及監督各項公共交通服務，以提高整體運輸網絡的效率、維持合理收費、紓緩擠塞情況，以及減少環境問題。</p> <p>在完成第三次整體運輸研究後，當局已完成多項公共運輸交匯處的工程，如荃灣西站公共運輸交匯處、坪石公共運輸交匯處及坑口站公共運輸交匯處。日後，在位於</p>

建議	落實情況
<p>(B) 發展一個公共交通乘客資訊系統;</p> <p>(C) 擴展現行的共同繳費系統;及</p> <p>(D) 在盡可能情況下, 提供泊車轉乘及下車轉乘設施;</p>	<p>策略地點的鐵路站, 我們亦規劃設置公共交通交匯處。</p> <p>運輸署已推出「香港乘車易」的資訊系統, 而個別公共交通營辦商亦有透過互聯網和手機程式, 為市民提供乘搭公共交通工具的資訊服務。</p> <p>「八達通」作為一套共同繳費系統, 已推展至覆蓋各主要的公共交通工具(包括港鐵、專營巴士、專線小巴、電車和渡輪等)。</p> <p>政府會繼續推動「泊車轉乘計劃」, 鼓勵居住在較偏遠地區的市民駕車到鐵路站, 轉乘鐵路往返市區, 包括位於鄰近過海隧道兩岸出入口的港鐵站, 即香港站、九龍站和紅磡站。目前, 全港有 7 個停車場提供「泊車轉乘」服務。</p>
<p>(4) 適時提供運輸基礎設施</p> <p>(A) 制訂一個檢討制度, 在實施道路工程之前, 重新評估有關工程的需要、時間、範圍及建議先後次序, 確認後, 需確保工程能適時完成;</p> <p>(B) 對本研究建議的基建項目應盡早進行有關的可行性研究、勘測及初步設計。</p>	<p>在工務工程項目的審議機制下, 我們每年皆覆檢各主要運輸基礎工程落實的優先次序, 亦為公路工程進行策略性的評估, 定期更新就各個道路項目的需要之評估、計劃的規模和實施時間表等。</p> <p>在道路方面, 自 2000 年起, 我們已先後完成深港西部通道、尖山隧道、沙田嶺隧道、昂船洲大橋等大型道路項目, 以應付不斷增長的本地及跨界交通需求。建造中的中環灣仔繞道將有助改善港島北岸及海底隧</p>

建議	落實情況
	<p>道港島出入口一帶的交通情況。工程預計於 2017 年完成。同時，我們正建造港珠澳大橋及推展其他相關道路網，例如屯門至赤鱸角連接路等。</p>
<p>(5) 交通管理及應用新科技</p> <p>(A) 繼續監察車輛數目的增長及對道路交通需求的影響。若經濟復甦而使交通問題再呈現，便應有所行動;</p> <p>(B) 在選擇性的個別情況下，實施泊車管制;及</p> <p>(C) 對各種具成本效益的智能交通運輸系統進行可行性研究;</p>	<p>我們一直密切監察車輛數目的增長，並採取適當措施，例如在 2003 和 2011 年，調整車輛首次登記稅，以遏止車輛的增長。</p> <p>因應各地區的發展，我們施行各種適當的交通管理措施，例如泊車管制、重型車輛駛入管制、巴士專線等，以改善地區交通擠塞的情況。</p> <p>隨著資訊科技的發展，運輸署推行各項智能交通系統，例如「香港乘車易」、「駕駛路線搜尋服務」及「道路交通資訊服務」，透過互聯網和手機程式為市民提供乘搭公共交通工具、駕駛路線及實時交通情況的資訊服務。在主要路段上亦設置閉路電視監察系統、行車時間顯示系統、行車速度屏、以及交通管制及監察系統，使道路使用者及早掌握路面情況。</p> <p>運輸署正開展交通及事故管理系統的計劃，以先進科技提高管理交通運輸事故，以及向市民發放交通運輸資訊的效率和成效。</p>

建議	落實情況
<p>(6) 規劃行人的設施</p> <p>(A) 加強現行的規劃指引，以便在新發展區及重建區實踐以行人為考慮重點的規劃概念;</p> <p>(B) 在已發展的地區，鼓勵步行的交通方式;及</p> <p>(C) 在適當及可能的情况下，於新市鎮及郊區，規劃及提供單車徑。</p>	<p>現時全港已設有 7 個全日開放的行人專用區與 31 個部分時間行人專用區，及超過 40 個悠閒式街道，提供適合步行的安全環境。</p> <p>我們亦發展切合地區及市民需要的行人過路設施，包括行人天橋及隧道網絡，為行人提供更佳的步行環境。為了提升行人的安全、推廣步行作為一種交通方式和改善整體行人環境，運輸署已在銅鑼灣、旺角、尖沙咀、中環、灣仔、深水埗、佐敦、赤柱、山頂、北角、上水及元朗等地區實行人環境改善計劃，普遍受到市民的歡迎。</p> <p>在環境許可的情況下，我們設置單車徑及相關設施，讓市民可以安全地騎單車消閒或代步。我們正在新界發展總長達 105 公里的單車徑網絡主幹線，包括自東面的馬鞍山，經沙田、大埔、粉嶺、上水，至西面的元朗及屯門的主幹線，以及屯門至荃灣的主幹線。</p>
<p>(7)改善環境措施</p> <p>- 推行以下建議的措施:</p> <p>(A) 採用較嚴格的歐盟 III 型廢氣管制標準;</p>	<p>由 2012 年 6 月起，政府規定新登記車輛必須符合歐盟五期車輛廢氣排放標準。</p> <p>為加強控制柴油車輛而修改的氣體排放標準已於 2008 年 5 月 1 日生效。新標準由過往的 60 個哈特里奇煙單位(HSU)收緊至 50 個排放單位。關於強制使用歐盟五期柴油的法例規定已於 2010 年 7 月 1 日起生效。</p>

建議	落實情況
<p>(B)的士改用石油氣;及</p> <p>(C)對新的電單車實行更嚴格的廢氣管制標準</p> <p>- 考慮對其他可能的改善措施作進一步可行性研究，這包括:</p> <p>(A)擴展內河碼頭的運作</p> <p>(B)興建貨運鐵路;</p> <p>(C)車輛改用其他燃料;</p>	<p>現時，全港幾近全數的士已屬石油氣的士，66%公共小巴亦以石油氣運行。各區共有 61 個石油氣加氣站營運。</p> <p>自從我們發放一筆過資助金以鼓勵的士車主將柴油的士轉換為石油氣車輛後，柴油的士進口本港或在本港登記的數目絕無僅有。相關法例亦規定柴油的士由 2001 年 8 月 1 日起不得進口香港。</p> <p>由 2007 年 1 月起已對新登記電單車實施更嚴格的歐盟三期廢氣排放標準。</p> <p>已作出考慮，有鑑於內河碼頭的運作大致能滿足需求，因此現時沒有擴展運作的計劃，但當局會不時留意及檢視有關情況。</p> <p>已作出考慮，由於鐵路貨運量持續下降，政府認為不適宜進一步發展港口鐵路線，而港鐵公司亦於 2010 年停辦鐵路貨運業務。</p> <p>現時，已有各類車輛改用其他燃料，例如環保汽油汽車，電動汽車，石油氣的士及公共小巴。政府並會資助專營巴士公司試用混合動力及電動巴士。</p> <p>此外，政府提倡以石油氣或電力代替柴油，並實施下列各項措施：</p>

建議	落實情況
(D)減少車輛排放廢氣的措施;	<p>(i) 把柴油的士改為石油氣的士;</p> <p>(ii) 設立石油氣加氣站;</p> <p>(iii) 石油氣／電動小巴資助計劃;及</p> <p>(iv) 更換歐盟前期、歐盟一期和歐盟二期柴油商業車輛。</p> <p>已推行的減少車輛排放廢氣措施包括：</p> <p>(i) 資助柴油的士及小巴車主更換為石油氣的士及小巴，並於 2001 年立法規定所有新登記的士必須使用石油氣或汽油車輛。現時全港幾近全數的士、66%公共小巴及 24%私家小巴使用石油氣；</p> <p>(ii) 資助歐盟前期柴油商業車輛安裝粒子減排器和於 2003 年立法規定安裝粒子減排器為它們續牌時必須符合的條件；</p> <p>(iii) 於 2007 年及 2010 年提供一筆過資助，分別鼓勵歐盟前期、歐盟一期和歐盟二期柴油商業車輛的車主，更換為符合現行柴油商業車輛新車註冊排放標準的新車。</p> <p>(iv) 在切實可行的情況下，實施最嚴格的汽車燃料及車輛廢氣排放標準。最新的措施包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 由 2010 年 7 月起實施歐盟五期汽車柴油及無鉛汽油標準；</li> <li>- 由 2012 年 6 月起新登記車輛必須符合歐盟五期車輛廢氣排放標準；</li> </ul> <p>(v) 於 2007 及 2008 年分別推出計劃寬減新登記環保汽油私家車及環保商業車輛的首次登記稅，鼓勵車主使用環保車輛；</p>

建議	落實情況
<p>(E)更嚴格的噪音限制;</p> <p>(F)密封引擎;</p> <p>(G)低噪音路面;</p> <p>(H)改善現有的道路（例如裝設隔音屏障）;及</p> <p>(I)引進其他類型的車輛，如節省燃料的汽車。</p>	<p>(vi) 於 2011 年 3 月成立 3 億元的「綠色運輸試驗基金」，鼓勵業界引入更多綠色創新運輸技術，使用低排放和節能交通工具；</p> <p>(vii) 聯同專營巴士公司試驗為歐盟二期和三期專營巴士加裝「選擇性催化還原器」，以減少氮氧化物的排放；</p> <p>(viii)在專營巴士方面，在 2012 年 4 月批出的三個新專營權中已訂明相關巴士公司在購買新巴士時，須採購市場上最環保而又能符合運作需要的環保巴士；和</p> <p>(ix) 在 2011 年 12 月起實施《汽車引擎空轉(定額罰款)規例》。</p> <p>管制汽車噪音排放的標準已於2002年作出修改，對汽車施行更嚴格的噪音限制。</p> <p>研究顯示，密封性引擎在降低車輛嘈音上的成效不大，有待未來科技發展而改善。</p> <p>當局已在 59 個地區路段以低噪音物料鋪設路面。</p> <p>當局已落實在17個路段加建隔音屏障，其中8段的隔音屏障已完成。</p> <p>正如上文所述，當局陸續引進其他類型車輛如環保汽油的士及電動汽車。我們並將資助專營巴士公司試用混合動力及電動巴士。</p>