

空氣質素指標檢討工作小組  
陸路運輸專家小組

第五次陸路運輸專家小組會議摘要  
在 2017 年 1 月 24 日星期二下午 4 時正  
在灣仔告士打道 5 號稅務大樓 33 樓會議室舉行

出席：

陸恭蕙女士 環境局 副局長 (主席)  
張趙凱渝女士 環境保護署 副署長(3) (副主席)

李澤昌先生  
李廣威先生  
伍海山先生  
凌志強先生  
鄧永漢先生  
李耀培博士  
熊永達博士  
馮敏強工程師  
馮建瑋先生  
歐陽杞浚先生

莫偉全先生	環境保護署	助理署長(空氣質素政策)
何德賢先生	環境保護署	首席環境保護主任(流動污染源)
李若愚先生	運輸及房屋局	首席助理秘書長(運輸)2
彭愛玲女士	發展局	總助理秘書長 (工務) 3
關翠蘭女士	運輸署	助理署長(巴士及鐵路)
王偉光先生	運輸署	高級工程師/運輸資訊系統
胡泰安先生	土木工程拓展署	總工程師/土地工程
黃偉賢先生	規劃署	高級城市規劃師/策略規劃 1

因事缺席：

蘇世雄先生  
何志盛博士  
蔣志偉先生  
董清良先生  
吳毅洪先生  
張潔儀女士  
黃良柏先生

陳財喜議員  
關秀玲議員

**列席者:**

葉浩然先生	環境保護署	署理高級環境保護主任(流動污染源)3
陳浩廷先生	環境保護署	環境保護主任(流動污染源)31
石永基先生	環境保護署	環境保護主任(流動污染源)34
張振明先生	艾奕康有限公司	顧問代表
安嘉先生	艾奕康有限公司	顧問代表

**主席發言**

- 1 主席歡迎各委員出席陸路運輸專家小組的第五次會議。
- 2 主席歡迎發展局彭愛玲女士接替李偉文先生出席專家小組會議。

**議程一：確認會議摘要**

- 3 2016年12月6日專家小組第四次會議的摘要獲確認通過。

**議程二：討論「措施 C-推動行人友善及單車友善環境」建議措施的可行性評估**

- 4 主席告知委員，秘書處及相關部門在第四次會議後已按委員對措施 C 各建議措施的可行性的意見，擬備評估結果。主席邀請委員討論及確認評估結果。
- 5 運輸及房屋局及發展局向委員簡介「措施 C1 - 促進「便於步行」的環境，以鼓勵市民步行」及「措施 C2 - 促進「便於使用單車」的環境，並研究提供配套設施」的評估。經詳細討論後，委員確認措施 C1 及 C2 的評估。小組的結論總結於附件一。
- 6 主席表示，部分由委員提出與「便於步行」及「便於使用單車」政策的相關意見(見附件一其他相關意見)超越本工作小組的討論範圍，因此未能透過工作小組處理，建議相關的部門尋找適合的平台反映及處理委員的意見。
- 7 發展局向委員簡介「措施 C3 - 在海濱區建造單車與行人的共享空間」的評估。經詳細討論後，委員確認措施 C3 的評估。小組的結論總結於附件一。
- 8 主席表示上一次會議時已確認將建議措施「C4 - 在學校區、老人院舍

區及社區路段設立低車速限制區，以改善步行環境」中「行人優先」的精神納入 C1 項作一併考慮。

### **議程三: 討論執行建議措施及其主要考慮因素**

- 9 運輸署及環境保護署向委員簡介「措施D - 推動低排放的交通模式」的相關背景資料及政策方向，以便委員討論及評估有關建議措施。
- 10 委員就「推動低排放的交通模式」內四項措施的主要考慮因素作出詳細的討論，委員的意見詳載於**附件二**。
- 11 運輸及房屋局及運輸署向委員簡介「措施E - 運用智能運輸系統」的相關背景資料及政策方向，以便委員討論及評估有關建議措施。
- 12 委員就「運用智能運輸系統」內三項措施「措施E1 - 推出一站式的流動應用程式以供市民選擇最省時、最省錢及低排放的交通模式」，「措施E2 - 推出統合各停車場空置泊車位實時資訊的流動應用程式，讓市民選擇最佳的泊車地點並縮短行車距離」，及「措施E4 - 引入智能運輸系統」的主要考慮因素作出詳細的討論，委員的意見詳載於**附件三**。
- 13 由於時間關係，改善措施「E3. 在繁忙路段實施電子道路收費，處理繁忙路段的交通擠塞情況」將會留待第6次會議再作討論。
- 14 政府表示秘書處及相關部門會在會議後根據委員的意見，對項目D1至D4，E1，E2，及E4的建議措施進行可行性分析，並擬備評估結果，再發送給各委員以作參閱。委員如對評估有任何意見，可向秘書處提交。上述的評估結果將於第6次會議上討論及確認。相關的會議文件會於下次會議前發送給委員參閱。

### **議程四: 其他事項**

- 15 沒有其他事項。

### **議程五: 下次會議日期**

- 16 第六次小組會議暫定於 2017 年 2 月 21 日(星期二)下午 2 時 30 分在稅務大樓 33 樓會議室舉行。[會後備註: 第六次小組會議將於 2 月 21 日(星期二) 下午 3 時正在稅務大樓 33 樓會議室舉行。]
- 17 會議於下午 5 時 40 分結束。

委員對措施C的評估結果的意見

措施 C-推動行人友善及單車友善環境

措施	委員意見及商討後的總結
<p>C1. 促進「便於步行」的環境，以鼓勵市民步行</p>	<p><u>委員意見：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 有委員提議政府需要就「便於步行」及「便於使用單車」的建議措施作進一步估算，並參考其他地方的數據以量化措施的成本效益。環境保護署表示「空氣科學與健康專家小組」會就各措施對改善空氣質素的成本效益提供意見。[會後備註：就委員提出有的建議，C1至C3的成本效益評估已相應修訂為「空氣質素指標檢討工作小組其下的空氣科學與健康專家小組會就相關措施對改善空氣質素的成本效益提供意見。」]</li> </ul> <p><u>總結：</u></p> <p><u>在現有新市鎮及市區</u></p> <p><b>措施執行可行性：短期及中期</b></p> <p>專家小組確認評估結果。政府表示會繼續致力推動行人友善環境，減少市民使用機動交通工具作短途代步的需求。</p> <p><u>新市鎮及新發展區</u></p> <p><b>措施執行可行性：長期</b></p> <p>專家小組確認評估結果，知悉有關的措施是智能城市方案的一部分。政府表示優化行人路接駁並沒有不能克服的問題和技術困難。然而，技術可行性和環境影響將會在規劃和詳細設計階段中作詳細探討。</p> <p>其他相關意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 委員希望政府研究及更新「運輸策劃及設計手冊」，並加入發展行人網絡的設計規範。政府應同時考慮引入電腦模擬工具協助行人網絡的規劃及設計工作。委員亦對新舊區之間行人網絡的暢達性及連接性表示關注。運輸及房屋局表示2017年施政報告內推動行人友善環境的其</li> </ul>

措施	委員意見及商討後的總結
	<p>中一個主題方向「行得通」正正是針對完善步行網絡的措施。局方會跟進「運輸策劃及設計手冊」的事宜。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 委員指出補地價是改善市區行人環境政策中的重要考慮因素(尤其是新舊區接駁建設),相關部門應研究相應對策以促進相關措施的推行。</li> <li>● 委員表示希望政府能夠釐清行人友善環境的政策。</li> </ul>
<p>C2. 促進「便於使用單車」的環境，並研究提供配套設施</p>	<p><u>委員意見：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 委員表示希望政府能在規劃新市鎮的單車網絡時，加強與大型商場及超級市場的接駁性及提供相關停泊設施，從而推動單車文化。</li> </ul> <p><u>總結：</u></p> <p><u>在現有新市鎮及市區</u></p> <p><b>措施執行可行性：短期及中期</b></p> <p>專家小組確認評估結果，知悉運輸署就改善新界九個新城鎮的單車徑網絡的顧問研究下，100個短期改善地點的工程已在2016年開展，預計於兩年內完工。政府正跟進其餘中期和長期改善地點。</p> <p><u>新市鎮及新發展區</u></p> <p><b>措施執行可行性：長期</b></p> <p>專家小組確認評估結果，知悉有關的措施是智能城市方案的一部分，實施的時間將跟隨相關新市鎮和新發展區的發展時間表。</p> <p>其他相關意見:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 委員建議政府在推行單車政策時亦應引入使用單車的監管制度，使單車使用者具備道路安全的相關知識。</li> <li>● 委員表示希望政府能研究在道路上使用單車的 policy。</li> <li>● 有委員希望政府以混合模式去推行「便於步行」及「便於使用單車」政策。</li> </ul>

措施	委員意見及商討後的總結
C3. 在海濱區建造單車與行人的共享空間	<p><u>委員意見：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 有委員提議修改結論中有關成本效益的評估。發展局回應指成本效益的評估會於新市鎮的規劃階段進行。</li> </ul> <p><u>總結：</u></p> <p><b>措施執行可行性：長期</b></p> <p>專家小組確認評估結果，知悉提供單車與行人共享空間並沒有不能克服的問題和技術困難。然而，技術可行性和環境影響將會在長期規劃和詳細設計階段中作詳細探討，如土地供應及保護海港條例的影響。</p>
C4. 在學校區、老人院舍區及社區路段設立低車速限制區(如每小時 30 公里)，以改善步行環境	<p><u>總結：</u></p> <p>這項建議已納入 C1 項作一併考慮。</p>

措施 D1 - 在繁忙路段(如彌敦道)推行電車或電動巴士轉乘計劃，以取代現時在該路段行駛的專營巴士服務，從而減少在同一路段行駛及上落乘客的巴士數目[轉乘計劃中的電動巴士可考慮使用超級快充或超級電容的型號][試行區可同時設立電車/電動車專線]

考慮要點	委員意見
1. 技術、營運及財務的可行性	● 委員確認評估
2. 道路設施的配套及其可行性、轉乘計劃的業務模式及交通情況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 有委員表示專營巴士於繁忙時段順暢行駛有助減少廢氣排放，並建議於繁忙道路的中線設立專營巴士專線，以減少受其他交通工具的影響而減低行車速度。</li> <li>● 有委員建議減少行走繁忙路段(如彌敦道)的專營巴士。</li> </ul>
3. 公共運輸業界的反應	● 有委員建議專營巴士可於繁忙時段優先使用繁忙路段，以鼓勵乘客使用公共交通工具。
4. 受影響巴士乘客的接受程度及其他公眾的反應	● 有委員表示轉乘次數太多會對乘客帶來不便，變相不鼓勵乘客使用公共交通工具。
5. 經濟及社會的成本效益	● 有委員建議在設計鐵路發展時重組巴士路線。
6. 實施所需的時間	● 委員確認評估

**措施 D2 - 推出單一路線電動車試驗計劃，將指定路線的現有車隊轉換為電動車**

考慮要點	委員意見
1. 技術、營運及財務的可行性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 有委員希望政府成立一個專責小組統籌電動車技術、營運及財務的安排。透過大規模購買電動車可促使電動車製造商派駐技術人員於香港，即時解決維修問題及提供技術支援。</li> <li>● 有委員認為與其他城市相比，本港對專營巴士服務的可靠性有較高的要求。相對傳統柴油巴士，電動車的技術，包括電池容量、重量及可靠性，仍未成達到可供本港大規模使用的階段。</li> <li>● 有委員建議使用以電纜行走的電動車，認為設計得宜更可供大型車輛使用。</li> <li>● 有委員表示電動巴士仍以單層為主，但本地的專營巴士主要為雙層巴士。以單層電動巴士取代雙層巴士會增加巴士數量及導致交通擠塞。</li> </ul>
2. 配套設施	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 委員確認評估</li> </ul>
3. 公共運輸業界的反應	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 委員確認評估</li> </ul>
4. 公眾的接受程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 有委員表示由於暫時仍未有完全適合本港營運需要的電動巴士，現時大規模使用可能令乘客對公共運輸失去信心及轉乘私家車。</li> </ul>
5. 涉及的經濟成本效益	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 有委員表示公共運輸業界歡迎試驗電動車，但現時電動車的成本仍很高。因此，作大規模試驗前，應進行風險評估及財務分析。</li> <li>● 有委員表示電動車的技術仍有待改善，但長遠而言，電動車有潛力改善空氣質素。</li> </ul>
6. 實施所需的時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 委員確認評估</li> </ul>



### 措施 D3 - 推動使用混合動力私家車

考慮要點	委員意見
1. 技術的可行性	● 委員確認評估
2. 公眾的反應	● 委員確認評估
3. 涉及的經濟成本效益	● 委員確認評估
4. 實施所需的時間	● 委員確認評估

## 措施 D4 - 探討新能源車種的使用

考慮要點	委員意見
1. 技術的可行性	● 有委員(書面意見)表示希望政府研究訂立淘汰柴油車輛的時間表。
2. 公眾的反應	● 委員確認評估
3. 涉及的經濟成本效益	● 委員確認評估
4. 實施所需的時間	● 委員確認評估

措施 E1 - 推出一站式的流動應用程式以供市民選擇最省時、最省錢及低排放的交通模式

考慮要點	委員意見
1. 需求及實用性(尤其是低排放交通模式資訊的提供)	● 委員確認評估
2. 收集低排放交通模式資訊可行性	● 委員確認評估
3. 涉及的經濟成本效益	● 委員確認評估
4. 實施所需的時間	● 委員確認評估

措施 E2 - 推出統合各停車場空置泊車位實時資訊的流動應用程式，讓市民選擇最佳的泊車地點並縮短行車距離。

考慮要點	委員意見
1. 需求及實用性	● 委員確認評估
2. 涉及的經濟成本效益	● 委員確認評估
3. 實施所需的時間	● 委員確認評估
4. 私人營運停車場的配合	● 委員提議政府向私人停車場營運商磋商，以提供停車場車位預約服務。政府回應會繼續聯絡私營停車場以在「香港行車易」應用程式中加入更多停車場的資訊。

措施 E3 - 在繁忙路段實施電子道路收費，處理繁忙路段的交通擠塞情況。

考慮要點	(註：措施 E3 將會留待第 6 次會議再作討論)
1. 公眾及持份者的意見	
2. 技術的可行性	
3. 涉及的經濟成本效益	
4. 參考相關的海外經驗	
5. 實施所需的時間(需進行可行性研究、公眾參與、立法、詳細設計及興建)	

措施 E4 - 引入智能運輸系統 (如監控交通燈號以控制交通流量、安裝智能感測器和攝影機處理違例泊車)。

考慮要點	委員意見
1. 公眾的反應	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 委員確認評估</li> </ul>
2. 技術的可行性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 委員建議政府應引入交通流量控制系統，以疏導擠塞的交通。政府回應指本港現時有 97% 的交通路口已連接至區域交通控制系統，能作出即時調控以疏導交通。</li> <li>● 委員建議政府改善電子收費制度及相關法例，以推行不用停車都能進行收費的智能系統。</li> <li>● 委員亦建議政府改善交通道路設計及配套安排，以配合發展智能交通系統。</li> </ul>
3. 涉及的經濟成本效益	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 委員確認評估</li> </ul>
4. 實施所需的時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 委員確認評估</li> </ul>
5. 個人資料私隱的考慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 委員認為私隱問題應該有解決方法。</li> </ul>