

運輸及房屋局局長世博研討會致辭全文

以下為運輸及房屋局局長鄭汝樺今日（六月十八日）在中國2010年上海世界博覽會（上海世博會）「亞洲國際都會——香港的綠色交通運輸」研討會上的主題演講全文：

黃主任、Professor Banister、葉教授、各位先生、女士：

大家好！我很榮幸出席今天這個專題研討會，與大家分享香港在推動綠色運輸或可持續運輸方面的經驗。

我知道在場有不少外籍朋友，讓我先用英語向他們簡單介紹今天我希望跟大家分享的內容（請參閱英文版本）。

香港運輸系統的概覽

全球溫度變暖、冰雪覆蓋面減少、海平面上升、極端天氣現象頻生等，氣候轉變的徵狀越來越明顯，已成為世界各國的關注重點。隨着全球日益城市化，空氣中二氧化碳含量不斷急升，造成溫室效應。運輸（特別是汽車）是溫室氣體的主要排放源頭。據世界能源局的統計，運輸消耗全球百分之十九的能源，佔使用能源而排放的二氧化碳百分之二十三，而且預期運輸所佔的比重將持續上升。

在香港，因運輸用途（包括鐵路）排放的溫室氣體，人均為每年 1.1 噸，低於幅員廣大的歐美富庶國家，也較地理經濟條件接近的鄰近城市為低，例如新加坡每年的人均排放為 1.4 噸。

較低的人均溫室氣體排放量，固然與香港地方小，出行距離較短有關，但香港的運輸系統在這方面所作出的貢獻實在不少。《福布斯》雜誌（Forbes Magazine）在二〇〇八年比較全球 84 個大城市的交通情況，認為香港的運輸系統效率高、安全可靠、費用合理，是全球最佳的運輸系統。

香港的運輸系統可以概括為「公交為主、鐵路為幹」。香港 700 萬人口，每日超過 1,100 萬趟行程，當中平均約九成使用各種公共運輸，其中鐵路和專營巴士這兩種集體運輸交通工具所佔的市場份額最高，分別為百分之三十六和百分之三十四。

香港市民大量使用鐵路和其他公共運輸，帶來很多好處 —

環境方面

*由於使用公交系統價廉便捷，香港的私人轎車擁有率非常低，每 1,000 人只擁有 56 輛私人轎車，遠低於歐美發展國家，也低於經濟發展水平相約的鄰近地方，如新加坡每 1,000 人 148 輛私人轎車，日本則為每 1,000 人 325 輛私人轎車。私人轎車使用率低，正是香港運輸人均碳排放量相對世界其他地方較低的其中一個主要因素；

土地使用方面

*汽車數目較少，道路需求也較少，我們可把香港珍貴的土地用於其他更重要的用途。香港平均每 1,000 人僅有 0.29 公里的道路，比率遠低於世界其他已發展地區，如新加坡的 0.91 公里，日本的 9.34 公里；

交通意外方面

*路面汽車使用量較低，有助減少香港的交通意外。香港交通意外死亡率每百萬人計僅為 23 人，比新加坡 46 人及日本 50 人等為低；

公交營運方面

*由於九成市民使用公交以滿足每日運輸需求，香港的鐵路和主要公共運輸服務在營運上自負盈虧，政府既沒有經常性補貼，收費基本上也是一般市民可負擔的。交通支出佔每月平均家庭支出少於一成。

香港人口 700 萬，土地面積只有約 1,100 平方公里，地勢起伏，還有大量郊野和綠化地帶，因此實際只有約兩成土地可供發展，這從衛星照片可以清楚看見。香港的發展主要集中在維多利亞港兩岸。單在港島北岸和九龍已居住了接近一半香港居民和提供了七成就業機會。其餘的發展則主要散布在不同地點的多個新市鎮。

香港 700 萬人口在約 200 多平方公里的土地上生活，密度大概是世界之最。在這樣的條件下，既要滿足市民上班、上學及其他生活上的交通需要，又要符合可持續發展的基本原則，香港運輸系統的發展採取了以下的策略——

- (一) 融合運輸與城市規劃
- (二) 鼓勵使用鐵路和步行，減少道路交通需求
- (三) 完善交通管理，提升道路交通效率
- (四) 採用環保技術，減少道路交通污染

（一）融合運輸與城市規劃

運輸規劃及城市規劃是唇齒相依的。運輸基建的規劃，必須配合整體城市規劃；同樣地，城市規劃也不能不考慮運輸基建的負荷量。有效融合運輸及城市規劃，可以大大減少對道路交通的依賴，和因而造成的環境問題。稍後特區政府規劃署副署長梁焯輝將會和大家分享綠色運輸與城市規劃之間的關係。我現在只簡略地提出兩點。

在香港，運輸與城市的融合規劃，最重要是體現於鐵路沿線的土地規劃。由於香港私人轎車擁有率偏低，而鐵路服務四通八達，方便、可靠及快捷，一般來說，我們會把鐵路車站上蓋和附近的土地規劃作較為高密度的發展用途，例如比較大型的住宅小區、商業大廈、綜合用途的商場等。這些設施所產生的大量人流會直接使用鐵路，從而大幅減少對道路交通的需求，同時也減少對環境所造成的不良影響，以達致可持續發展的理念。

雖然鐵路是相對環保的公共運輸工具，但鐵路發展涉及龐大的資金。自上世紀七十年代香港建造首條地下鐵路以來，香港按實際情況採用了不同的融資模式。但「鐵路加物業」是我們最常用的融資模式。假如新建造的鐵路車站上蓋或周邊適合發展商住物業，政府會授權港鐵公司同時建造鐵路及發展地鐵車站物業。這發展模式好處甚多，但最主要是可以把地鐵沿線物業發展的收益，補貼鐵路的建造和營運費用。鐵路票價因而可以維持在較低水平，吸引大量市民使用鐵路服務，取代私人轎車或其他道路交通工具。另一方面，鐵路公司也大致可以自負營虧，無須政府經常性補貼。港鐵公司總裁周松崗稍後會為大家詳細介紹這種鐵路融資模式。

因此，把鐵路和高密度發展結合，可以用最少的土地滿足城市發展的需要，保護綠化地帶；同時在交通運力、鐵路融資兩方面，大致可以做到供求平衡。

我們考慮廣深港高速鐵路（高鐵）香港段的總站選址時，也用上同一原則，就是總站盡量接近乘客的起始地或目的地，減少接駁距離。高鐵香港段讓香港接上 16,000 公里的國家高鐵網絡，成為國家鐵路網的南大門。估計在二〇一六年，每日將有 10 萬人次乘搭高鐵往來香港及內地各大城市；到二〇三〇年更將增加至每日 16 萬人次。我們估計當中有接近三成是來港公幹或旅遊的內地居民。四分之一是往內地公幹的香港居民。

西九龍位於市中心，是高鐵香港段總站最理想的選址。西九龍，鄰近香港大部分的商業、購物、酒店及住宅區，也就是高鐵乘客主要的出行起點和最終目的地。西九龍本身將會發展成文化區，同時興建多座優質商業大樓；以西九

龍總站為中心，其五公里半徑範圍內已包括本港近三成居住人口，及接近五成工作人口。因此，在西九龍設總站對高鐵乘客來說最為方便，也可以減少交通接駁的需要和時間，以及因交通而造成的污染。

（二）鼓勵使用鐵路和步行，減少道路交通需求

第二個策略是鼓勵使用鐵路和步行，減少道路交通需求，因為鐵路、步行比道路交通環保，長距離行程使用鐵路，短距離步行，可持續性較高。

目前，香港鐵路網總長度為 219 公里，服務覆蓋七成人口居住的地區；當規劃中的鐵路項目完成後，估計在二〇一六年香港鐵路網總長度更將超過 280 公里。

為了盡量方便區內居民使用鐵路服務，減少路面交通，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，包括較傳統的接駁巴士、小巴、停車轉乘設施，鼓勵在較偏遠地區居住的市民駕車到鐵路站，轉乘鐵路往返市區等。這些是普遍使用的方法，大多數地區也有採用。

較特別的接駁工具要算是大型行人自動扶梯系統。例如位於地勢較高的中環自動扶梯系統，由中環通往半山，全長約 750 米、高度差距 130.8 米（也就是約樓高 37 層），使中半山一帶的居民可以輕易到達中環及中環鐵路站，無須道路交通接駁，方便又環保。目前平均每日有 81,000 人次使用。

興建中的西港島線，將有三個車站共 14 個出入口。部分出入口位於山上的，與車站高度差距 80 米（也就是約樓高 25 層），我們會安裝高速升降機直達車站，使九成西半山的居民可以徒步往返其中一個車站。對市民來說，這是省時、方便又環保的接駁方法。

另一類香港鬧市常見的行人系統是天橋網。天橋網把人車分隔，避免人車爭路，也促進交通安全和增加道路車輛容量，而且不怕日曬雨淋，大大方便市民以步行代替短距離的道路交通。

例如在中環和上環之間有長達約 2.5 公里的天橋網，連接政府總部、鐵路站、以及多座重要商廈和地標，行人無須經過地面或橫過馬路。明天我回香港後，假如要乘搭公交回到位於中環政府總部的辦公室，從離開上海機場至到達辦公室，只須在香港機場轉乘機場鐵路到達中環和使用天橋網，可以完全無須橫過馬路和使用汽車，方便又環保。

（三）完善交通管理，提升道路交通效率

第三個策略是完善交通管理，提升道路交通效率。無論我們如何倚重鐵路，道路仍是陸路運輸的必然組成部分。因此，除了盡量以鐵路滿足交通需求外，我們還要不斷提高道路交通效率，使同樣的路面可以應付更大的交通需求。

爲了促進交通流量、提高本港道路網的安全和效率、及交通運輸資訊的發放，我們積極發展「智能運輸系統」。

「智能運輸系統」收集、處理和發放全面的交通資料，透過不同平台如道路上的訊號版、電台、電視及運輸署的網站，爲公眾提供可靠、準確的實時交通資訊。當中包括透過互聯網綜合發放主要道路的估計車速、閉路電視影像及特別交通消息，從而方便市民計劃行程，避開交通擁擠的道路。

另一方面，「智能運輸系統」可以利用收集有關的交通資料，統籌區內交通燈號的運作，縮短行車時間，安排改道，以善用路面空間及應付突變的交通情況。

這些運輸管理系統，不但可讓政府機構更妥善協調相關的交通控制措施，提升道路的效率；同時也方便駕駛者選擇合適駕駛路線，減少道路擁擠、縮短行車時間，從而減少燃油消耗和廢氣排放。

（四）採用環保技術，減少道路交通污染

最後，第四個策略是採用環保技術，減少道路交通污染。汽車是城市空氣污染、溫室氣體排放的主要源頭，有必要鼓勵市民和業界使用更環保的車輛。在過去 10 年，我們資助公共交通工具轉用較環保的石油氣。目前全港超過百分之九十九出租車和百分之六十三公共小巴已經轉用石油氣，二氧化碳及氮氧化物的排放較柴油車減半，更幾乎不會排放可吸入懸浮粒子。

我們也要求巴士公司在更換新車時，必須購買當時廢氣排放標準最嚴格的型號；在商業車輛方面，我們也投資了約四億港元，爲約六萬輛歐盟前期型號車輛安裝柴油催化器，以減少約三成可吸入懸浮粒子的排放。

同時，我們還不斷提升各項法定標準。自二〇〇七年一月一日起，規定所有新登記車輛都必須符合歐盟 IV 期廢氣排放標準，相對歐盟 III 期同類輕型車輛排放的污染物約少一半。在二〇〇九年開始，歐盟 V 期柴油成爲車用柴油的法定規格，比超低硫柴油的含硫量再減少八成。

我們也利用不同的稅務寬減措施，鼓勵車主選用符合歐盟 V 期廢氣排放標準的環保商用車輛，以至環保汽油私人轎車。

未來的挑戰

展望將來，人口的增長，是我們將面臨的最大挑戰。根據政府統計處的推測，香港人口將以平均每年百分之零點八的速度增加，在二〇三九年年中人口將達 890 萬人，也就是在未來 30 年內增加 200 萬人。香港的運輸系統是否可以持續應付交通需求的增長呢？我們一貫的策略是否仍然可行呢？

初步看來，的確有不少困難—

（一）目前約九成的交通行程已經使用公交，進一步優化以減少整體道路交通的空間有限。

（二）大幅增加鐵路的市場份額也不容易。社會已有不少聲音要求減低鐵路站上蓋的發展密度；市中心的地底已有不少設施，再興建新的地下鐵路，困難重重，費用也非常高昂；香港城市發展密度極高，發展架空鐵路幾乎不可能；而且由於市區土地大多數已發展，用物業發展補貼建造費用的空間相對也會縮小。

這些問題需要更有創意的解決辦法，希望今天的研討會可以給我們一些啓發。

謝謝各位。

完

2010年6月18日（星期五）

香港時間16時15分