

## 公民黨就《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》的意見書

政府公布的《香港 2030+ 跨越 2030 年的規劃遠景與策略》(下稱《2030+》)，只有盲撐基建，沒有政策遠見。公民黨認為，政府並無開誠佈公提供準確的基線數據，亦無與時並進檢討相應政策、適度改革；缺乏持續政策、沒有與民共議的所謂發展，只是以公帑造地，餵養地產，大開資本旋轉門，小惠未遍，卻自製基建泡沫。公民黨就《2030+》諮詢文件中特別提及的規劃三大元素有以下回應：

### 空談「宜居」 不見社區

1. 《2030+》文件中，指東大嶼都會約 1000 公頃土地可容納近 70 萬人，惟細心對證，上述密度（每平方公里 7 萬人）比現時全港人口密集的觀塘區（每平方公里 57,530 人<sup>1</sup>）密度更高，再對比文件中房屋用地數字，《2030+》1,200 公頃額外土地需求中，房屋只佔 200 公頃；大量填海造地，用於房屋比例卻不似預期，亦無明細列出公私營房屋於 200 公頃用地之比例、樓宇密度、地積比率及發展時間表，如何令人信服《2030+》的願景可以真正提高香港人的人均居住面積？《2030+》公眾諮詢期已過半，關鍵數據及相應規劃準則卻從不透明，我們對東大嶼都會規劃深有保留。

---

<sup>1</sup> 2016 年政府統計處 [http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp150\\_tc.jsp?productCode=D5320189](http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp150_tc.jsp?productCode=D5320189)

2. 政府談及土地短缺，文件中卻無列出棕地與官方土地存庫總量。按立法會文件<sup>2</sup>所示，截至 2016 年 3 月中政府於全港批出超過 5,000 份短期租約，涵蓋的土地總面積超過 800 公頃，單是荃灣、葵青、元朗、北區及離島的短期租約已佔地 340 公頃，即《2030+》劃作房屋用地的 1.7 倍，何以政府捨易取難，不先檢視如何有智慧地收回上述與東大嶼、新界東北發展相關短租地段，而要向郊野公園、生態保育區、岩洞、甚至不惜破壞聚落城鄉交界的市民家園開刀覓地？我們促請政府盡快（不遲於 2030+ 可行性研究開始前）訂定明確棕土政策並為其立法，於《2030+》列明東大嶼都會、新界北兩個「策略增長區」收地及規劃優次準則，公開政府土地儲備數字，讓公眾得知關乎香港未來 20 年的規劃，是否合乎公義，究竟《2030+》是否對整體大眾而不止對個別發展商有利。
  
3. 高密度的集約城市是否有活力，關鍵在於地區有沒有多元互補的混合用途地段、自給自足的地區經濟、因時制宜的政策方針，而非見於移山填海的總體面積。2006 年，時任民政事務局常任秘書長林鄭月娥指早於 2000 年任職社會福利署署長時已覺得天水圍「區內只有一幢幢大廈，無社區凝聚力同氣氛」有如「悲情城市」<sup>3</sup>。究其因，是天水圍的規劃近乎只有「居住」的單一功能，社區發展與社區建設並無放在規劃遠景之內，出現問題後政府亦無帶頭改善。事隔 17 年，本年 2 月 15 日公民黨立法會議員郭家

<sup>2</sup> 2016-2017 [http://www.landsd.gov.hk/sc/legco/sfc\\_question\\_2016/DEVBPL399c.pdf](http://www.landsd.gov.hk/sc/legco/sfc_question_2016/DEVBPL399c.pdf)

<sup>3</sup> 《蘋果日報》「天水圍如悲情城市」<http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20060709/6110033>

麟就「民間團體在公共出租屋邨舉辦墟市和活動」向政府提出質詢<sup>4</sup>，可以略知政府政策思維是否容得下小而美麗的社區經濟、有否與時並進。政府表明在邨內公共空間舉辦的活動不可涉及商業性質或附帶商業廣告，舉辦團體亦不可在場地內收取現金或支票款項等。在此規限下，不少民間團體都未能成功在屋邨內舉辦墟市，帶動社區經濟。連坐擁全港最多公共空間的房委會都未能促進社區經濟，帶動以人與生活為重心的經濟模式，不禁令人懷疑政府所謂促進「靈活使用」、「有效益地運用城市空間」，終或只屬謊言。

4. 文件中特別提及高齡化社會的挑戰，亦高舉共融社區的規劃需要，並預留近 700 公頃土地用作公共設施用地（下稱 GIC）、休憩及運輸設施之用。惟公民黨議員楊岳橋去年於發展事務委員會就居家安老的具體規劃，詢問政府如何評估高齡人口、《香港規劃標準與準則》有否因應《2030+》作出改善社區路面易行度的相應修訂<sup>5</sup>，局方迴避回應；關於 GIC 用地，港府自 95 年推出《康復政策及服務白皮書》、98 年推出《香港康復計劃方案》5 年計劃後，過去近 20 年再無任何社福規劃目標。此前，規劃機制會評估每年離世及新增的殘疾人口訂定土地及社區建設需要，現時卻全無評估，《2030+》在追上廿年來的規劃落差、乃至提出跨越 2030 年的策略，從文件及 14 份顧問報告中，具體規劃準則全交

<sup>4</sup> 2017 年 2 月 15 日立法會會議第十四條質詢

<http://www.info.gov.hk/gia/general/201702/15/P2017021500447.htm>

<sup>5</sup> 2016 年 12 月 16 日發展事務委員會 <https://goo.gl/TgvszG>

白卷，空言檢討，缺乏規劃遠景與策略。試問不按社會變化、各區人口基線數據、政策倡議而粗濫估算用地需要，如何切實促進社區共融？政府有責任面向公眾、面對問題，展現對社會責任有承擔的規劃視野，而非避重就輕，將過去 20 年的問題，堆積到未來 20 年。

5. 共融宜居的社區，並不單指老幼共融，更包括在高密度集約城市中，古蹟與自然的有機共融。我們同意文件中「推廣獨有的城市特色」此一主要策略方針，但對政府沒有正視藍綠保育地的跨部門執法漏洞深感遺憾，故對未來政府能否切實執行具實措施抱有疑問。
6. 去年 12 月有媒體揭發<sup>6</sup>，米埔拉姆薩爾濕地外圍，由規劃署劃出的自然保育區，早於 2003 年已被發現有人傾倒建築廢物，十四年來，官方保育的魚塘被填面積越來越大，嚴重影響生態。《2030+》於「可持續發展」一章提及「保育並優化工具高環境及生態價值的自然環境」，但上述官地保育魚塘被破壞十幾年，規劃署、地政總署、環保署、漁環署跨部門失職卸責，地政總署過去 5 年接獲 30 宗投訴，就有 12 宗轉交其他部門，不了了之；而 30 宗投訴亦只有 4 宗有檢控；問及規劃署，該署將個案轉交地政；問漁護署，就指自然保育區並非其管理範圍，該署只管拉姆薩爾

---

<sup>6</sup> 《有線新聞》米埔魚塘被倒廢料四部門皆拒負責

<http://cablenews.i-cable.com/ci/videopage/program/12257313/新聞刺針/米埔魚塘被倒廢料四部門皆拒負責/>

濕地。這種「無王管」式保育，是可持續破壞、抑或放任保育地生態保育地被劣化成棕地？政府會否、及如何訂定新的保育法例及堵塞跨部門漏洞，在未來可以達至名副其實的自然保育？

7. 近年，香港已因種種硬推上馬的大型基建，嚴重影響自然生態及生物多樣性。中華白海豚是 1997 年香港回歸慶祝活動的吉祥物，但受港珠澳大橋工程影響，去年漁護署報告<sup>7</sup>指本港 3 個中華白海豚主要出沒的區域僅錄得 65 條，創歷年新低，由高峰期（2009 年）1,062 條急跌近千，情況令人擔憂；港珠澳大橋工程進度一再逾期、機場三跑工程不日展開、東大嶼都會將涉及大幅度填海，究竟回歸吉祥物能否在 2030 年後仍健在於香港海域令人難感樂觀。在地原生植物、動物，亦是香港的「原居物」，廣大而遍佈港九新界的郊野公園不但保護本地潔淨水源，兩者更是香港獨有的城市特色，並具有抗禦氣候變化之用，這些都是香港無價之寶，亦不能在破壞後以人工再造的方式替補。我們認為，政府應停止貶抑郊野公園的價值，甚至將公眾可平等享用的大自然作斷章取義的分級，以便利短視的土地開發。與此同時，政府應信守措施承諾，將城鄉郊野作更好的公共交通接駁，甚至更進取地參考日本「越後妻有大地藝術祭」、「瀨戶內藝術祭」已舉辦超過十年的兩大成功例子，令藍綠空間不單成為本地居民自豪的特色，更將

<sup>7</sup> 監察香港水域的海洋哺乳類動物（2016 年 3 月最終版）

[https://www.afcd.gov.hk/tc\\_chi/conservation/con\\_mar/con\\_mar\\_chi/con\\_mar\\_chi\\_chi/files/Final Report\\_2015\\_16.pdf](https://www.afcd.gov.hk/tc_chi/conservation/con_mar/con_mar_chi/con_mar_chi_chi/files/Final_Report_2015_16.pdf)



保育、生態、藝術遊發展為永續綠色經濟，進而漸變為對抗高齡少子化的本土政策，同時成就一新文化面貌的盛事。

8. 將綠色延伸至都會及社區層面，我們留意到《2030+》中《香港的康樂及社區農耕規劃》的第三部分（策略方針及相關事宜），政府提及不少設立社區園圃的好處，但當中並沒有實在的政策倡議。目前，全港只得 23 個社區園圃分佈 18 區，官方社區農圃總面積佔約 2.23 公頃（即約維園總面積十分一），而提供予市民申請的小園圃數目只得一千一百多個，租期限 18 周，不得連續租用，租約期滿前即使農作物未夠期收成，亦須連根拔起交吉。康文署回覆傳媒查詢<sup>8</sup>指每一輪報名接獲的申請平均約一萬多份，但社區園圃的數目只是由 2013 年的 21 個，增加至今年的 23 個，以上的數字反映社區農圃實在僧多粥少，供不應求，不少參與社區農圃市民，深感制度死板，亦反映農耕期亦至少需 8-9 個月，方能體驗收成。
  
9. 若政府全心全意推動社區園圃，非不能也，實不為也。公民黨認為，康文署可將轄下公園或小型公園（pocket park）的部分園景／綠化地方改劃為社區園圃；同時，署方亦可參考紐約非牟利組織 New York Restoration Project、New York High Line 的經驗，與本地非牟利機構合作，活化區內休憩處及公園，增加使用率。房委會轄下的公共屋邨亦應開放邨內空間，推動社區農耕，提升

<sup>8</sup> 《蘋果日報》種菜 4 月逼走佬 政府園圃係咪路  
<http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20130605/18285325>

社區歸屬感，類似的「可持續社區發展」早於新加坡組屋試行，不但大大提升區內綠化率，亦為區內居民提供新的活動空間；以廚餘堆肥的有機耕作，更成功為社區減廢。若政府決意推動綠色生活，坐言起行增加社區園圃數目，根本毋需等到 2030 年。

10. 城市規劃，視野不應止於地圖上平面的地區劃線，一個城市的文化積厚與深度，來自歷史建築在時代的時間線上延伸給社區，成為眾人共享的實體回憶。由政府山、皇后碼頭到最近的皇都戲院、閣麟街「背靠背」唐樓，政府對歷史最悠久的都會區古蹟，只見當下賣地價錢，不見本土歷史承傳的價值。個別由發展局牽頭的所謂古蹟活化項目，如利東街重建項目拆散街坊長年營造的多元社區、「動漫基地」難逃追求更高租金回報的牟利思維，開幕時僅有的兩家動畫設計工室亦因加租被迫離開，足見政府不單未有帶頭為都市更新奠定正面榜樣，卻一而再示範唯利是圖、有違保育初衷的操作。
11. 我們認為，政府處理古物古蹟乃至舊區的態度，應由「推倒重來」改為「共融再生」。同樣面對高密度都會區舊區老化問題的台北，推出「都市再生前進基地」 **Urban Regeneration Station (URS)** 由政府單位提供地點，依據每個地區的特性規劃不同型的文創群聚區，打造傳統、人文、創意、次文化等創意街區，鼓勵民間單位進駐老舊街廓，藉由群聚效應與分佈於街巷的產業帶動都市再生，保留社區的多樣性，以最少干擾原區社群的方法、用柔軟

身段翻新舊區面貌。香港「留屋留人」的正面保育例子，似乎止於灣仔「藍屋」這個孤例，但從「藍屋」的成功，證明香港亦有人材可成其事，卻因沒有宏觀保育方針與相應法例，令都市再生未能在全港遍地開花。沒有今日的保育就沒有未來的古蹟，沒有過去的傳承，今日的文化身份則無從扎根。我們希望《2030+》的保育措施，不再窮得只有錢，能為香港將來，留下更多活於社區的古蹟，代代承載本地的集體回憶。

12. 香港缺乏的，不是政府於《2030+》一再盲目強調的土地資源，而是規劃政策對人的關懷。都市建設，本應以人和生活為中心，具遠景的規劃策略與政策遠景，應以宏觀而誠實的考量，減輕貧富懸殊資源不均、讓社區網絡得以凝聚、不分階層皆可享受自然、世世代代人人得以安居樂業。這才是我們對宜居的定義。公民黨希望上述意見能點出隱沒於文件之中的盲點，讓公眾與政府有更多角度的考慮，反思我們究竟要一個怎樣的香港。

### 侈談「迎接經濟挑戰與機遇」 隻字不提落後政策

13. 共享經濟乃全球趨勢，有效善用個人及社區的閒置資源的平台是資訊科技進步下創新的機遇。UBER、Airbnb 等善用資訊科技的共享經濟經營模式，已於全球取得佳績，惟兩者來到香港相繼觸礁，問題並非兩者服務不受市場歡迎，而是本地法例未追上時代，作適度修例，不但沒有迎接經濟機遇，更加深同類初創企業所面



對的挑戰。最諷刺的是，這些作繭自縛的局限，與政府一再強調不足的土地資源完全無關。

14. Tesla 電動車是結合創新科技的環保交通工具，卻因政府或將取消行之有效 20 年的電動車的稅項優惠，直接衝擊市面上電動車交易，同時間接長遠打擊本地正在進行中的多個電動車研究、阻礙用家爭取社區電動車充電配套的規劃，在無可避免選擇汽車代步的時，市民因此少了一個更環保的選擇。
  
15. 《2030+》提出經濟發展的方向，無論是推動新興產業、支援「再工業化」、推動創新科技又或培育科技人材，報告均以「提供土地及空間」作為主要的推動措施，明顯不合事宜，亦不理解創新科技、文創初創產業所面對的困難。2003 年落成的數碼港，提供 24 公頃的土地予創新科技的發展，但香港花了 14 年時間，直至最近其出租率才追至 89%<sup>9</sup>。十多年來，數碼港因其地點不便，駐港的國際知名的創科企業，例如 FACEBOOK、Google 等香港總部，也不願在數碼港設置辦公室，更枉論《2030+》地點更偏遠的河套區的港深科技園、東大嶼都會？這說明了單以土地及空間大小為指標，去推動創科企業的發展並不足夠，更需要的是其他方面的支援。報告建議政府預留 300 公頃作經濟產業，其中 200 公頃專為科學園、研發園、工業園之用，即足足 8 個數碼港之大。數碼港的租客大部份為員工人數不多的初創企業，而跨

<sup>9</sup> 2016 年 5 月 9 日立法會資訊科技及廣播事務委員會討論文件 <http://bit.ly/2mIHMGE>

國創科巨擘亦早已落戶現有幾個核心區，政府又交不出基線數據點明未來有何科創產業需要如此大量用地，可以預視就將是另一個小惠未至卻大灑公帑的規劃錯配。

16. 推動新興產業所需要的，是對版權、資訊自由的保護，不受急促租金影響的隱定租金基制，以及令他們可以互動、激盪創意的社區。因此，政府的措施必須具有針對性，以協助新興產業在各個環節所面對的問題，為它們拆牆鬆綁。以活化工廈為例，報告肯定了活化工廈的方向，卻未有提出具體措施如何讓工廈做到由文創、科創產業而非酒店商用帶動活化，解決現時工廈地契中的法律問題，推動工廈中的創意轉型。此外，活化舊社區亦是推動新興產業的另一契機，活化舊社區必須依賴地區個性，以文化创意配合區議會及法例支持，再引入初創企業在社區中提供原區就業，讓社區做到自給自足。

17. 根據 2016 年投資推廣署的調查<sup>10</sup>，現時全港共有 1,926 間初創企業，比起 2015 年有 24% 的增長，這個數字看似增長迅速，但實際上初創企業面對的經營環境非常嚴峻。過往不少內地的創企考察團到港考察，回國後卻把香港原有創企的產品或服務依樣葫蘆在內地複製，直接威脅香港創企的生存空間。現時中港兩地漸趨融合，發展河套區的建議只會引入更多的內地企業，使兩地的企業短兵相接，但在版權法、肖像權等方面的法律保障卻並不接軌，

<sup>10</sup> 投資推廣署新聞公告 <http://www.info.gov.hk/gia/general/201611/01/P2016110100435.htm>

兩地法制的不完善使香港創企的創意沒有受到保障。面對這些問題，並非只是提供土地及辦公室便可解決。

18. 在面對激烈區域性競爭的同時，香港必謹慎思考香港的優勢以及現時的發展策略是否「接地氣」，否則只是藥石亂投。《2030+》一味只提以提供土地空間去推動創意及傳統產業的發展，明顯是忽略了現時香港的優勢，亦無視政策上的僵化落後。香港的優勢在於公平、公正和公開透明的法制；而香港急需的是軟件及政策的提升，在中港融合的過程中，如何與周邊地區談判及協調，莊敬自強地提升香港的優勢。報告中明明在倡議中港有更大融合，如果未能維護及提升香港法治優勢，最後只會把香港消弭於盲目的融合之中。

## 創造永續發展 停止基建泡沫

19. 跨國建築公司發表 2017 年全球建築成本研究報告指，香港建築成本比去年上升，為全球第二高<sup>11</sup>，而澳門則排行第五。報告直指成本高漲原因為「以投資基建推動經濟增長，直接推高建築成本」，更指出「中國國內地產市場已因供過於求漸轉停滯，未來或轉以『一帶一路』等巨型基建充撐生產總值數字」。無視社會轉型在政策、軟件的需要，盲目以粗放式基建經濟作為未來發展方針，既短視，亦是城市規劃之倒退。近年，中國內地「鬼城」

<sup>11</sup> International Construction Costs 2017: Cost Certainty in an Uncertain World

[https://www.arcadis.com/media/2/C/F/%7B2CFC680C-A57E-43EA-99B4-0F4A784F7D51%7DAG1059 | CC%202017\\_FINAL\\_WEB%20SINGLE%20PAGES\\_NA-Opt.pdf](https://www.arcadis.com/media/2/C/F/%7B2CFC680C-A57E-43EA-99B4-0F4A784F7D51%7DAG1059 | CC%202017_FINAL_WEB%20SINGLE%20PAGES_NA-Opt.pdf)

湧現，房地產市場危如累卵，全國亦警剔到需要減緩粗放式發展。反觀香港近7年，卻走上移山填海盲搶地的回頭路，以狂造地皮，進而大灑上百億金錢於基建工程，推進所謂「經濟發展」，更甚者，這種不可持續的瘋狂造地行為更寫入《2030+》成為主軸。

20. 此惡性螺旋，除了個別行業及地產發展商最能受惠，基建泡沫產生的社會成本卻由整個香港分擔，實非永續發展之道。過去5年，基建大興土木所推高的建築成本已波及民生事項：資助房屋尤其公屋單位的建築成本大升1.5倍<sup>12</sup>，按立會文件<sup>13</sup>所示，未來三年更有可能因港深澳跨域大型工程影響，進而升至每單位成本100-120萬港元的警界線；過去百億基建一再超支，單是廣深港高鐵香港段<sup>14</sup>及港珠澳大橋<sup>15</sup>兩項粵港澳大灣區工程，最新造價達共達1,967億3千萬元，是全民養老金學者方案種子基金<sup>16</sup>的1.9倍，後者經多方精算，已證明可跨越2030年後的人口高峰，生生不息為往後每代香港人提供基本安老保障，而前兩者在通車量估算一再下調、一地兩檢執法等等問題下長遠經濟效益成疑，甚至回本無期。同是《2030+》重點提及的「安老」與「基建」，受重視程度竟有如此落差；善財難捨，冤枉甘心，就是政府投資香港未來的取態。

<sup>12</sup> 2017年1月23日房委會回應傳媒 <http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20170123/19906141>

<sup>13</sup> 2016年6月22日立法會大會十題：建造資助房屋的建築及行政成本

<http://www.info.gov.hk/gia/general/201606/22/P201606220431.htm>

<sup>14</sup> 2017的財政預算案 總目60—路政署(綱領(3):鐵路發展) 第505頁μ項

<http://www.budget.gov.hk/2017/chi/pdf/chead060.pdf>

<sup>15</sup> 《香港01》【港珠澳大橋】「斬件式」申請撥款 總成本逾千億 <http://bit.ly/2IGP4ec>

<sup>16</sup> 「全民養老金」學者方案(2015年立法會文件)

[http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/ws/ws\\_rp/papers/ws\\_rp20151207cb2-398-1-c.pdf](http://www.legco.gov.hk/yr15-16/chinese/panels/ws/ws_rp/papers/ws_rp20151207cb2-398-1-c.pdf)

21. 迷信「先造基建，後來發展」是與當下流動性高、一日千里的創新科技產業脫節。基建房地產泡沫爆破，對社會的重創需要數以廿年計去恢復元氣，日本在 80 年代的教訓足以為鑒。深圳發展的 30 年間，總填海面積達 1,000 公頃，即《2030+》指需要的額外土地八成三；誠然，深圳在港口物流上實在有莫大進步，亦有香港值得合作互補之處。可是，自 2013 年多次出現「前海是第二個中環」<sup>17</sup>之說，事實上只帶動概念股炒作，將基建泡沫在金融市場延伸，務虛而非務實。從最新的衛星地圖<sup>18</sup>所見，前海灣填海區及自 2011 年通車的前海灣站周邊，仍是一片黃土，未見中環影子。
22. 對照同樣需要大幅填海的東大嶼都會發展計劃，政府計劃在喜靈洲及交椅洲填海造地，於人工島上建立本港第三個核心商業區。政府不斷強調香港的土地不足，必需解決港人居住問題，但東大嶼都會的發展計劃，人工島主要作核心商業區、梅窩作文娛休閒設施及水上活動中心，明顯與解決未來住屋需要的關係不大。反觀於《香港 2030+》中提到的區域經濟，香港與珠三角會成為特大城市區域，構成「三小時生活圈」。香港人的後花園大嶼山，最終會否在成為「東大嶼都會」後，淪為珠江三角富豪們的「後花園」？我們再一次質疑，《2030+》是為誰而作的規劃。

<sup>17</sup> 《壹週刊》「A 貨」中環 殺入前海 <https://goo.gl/Sw4vn4>

<sup>18</sup> 2017 年前海衛星地圖 <https://goo.gl/jrcHfw>



23. 《2030+》的藍圖涉及水陸多重交通連結，但文件中空言「智慧城市」，卻無視香港的交通通訊科技大幅落後其他國際集約式都市的事實。文件中在「相互緊扣的城市」一項所說的「向行人和道路使用者提供更佳資訊，以推動智慧出行的選擇」，這種智能系統其實當下已有，流動應用程式 Citymapper 在全球大城市如倫敦、巴黎、紐約、新加坡通用無阻，卻在香港失靈止步，原因是香港並無資訊自由法，政府連基本的公共交通資訊也無計劃開放數據，令程式無法臚列精準資訊。Citymapper 不出一年集資 3 億 1 千萬元，所帶來的智慧出行，既在地又全球通行，誠為智慧創富的永續發展佳例。我們的智慧城市如何追上世界步伐，要的是政治與專業人才的智慧，創造資訊容量，而非追逐填海造地以金錢堆砌基建。
24. 集約式城市的永續發展，必須正面解決都會區的環境問題。「熱島效應」、空氣污染，已是全球已發展地區大都市共同面對的問題。在創造路面容量、同時減低排放污染的對策中，單車出行、單車友善規劃、以單車作為短途及常用交通工具等政策，在過去十多二十年，為丹麥、荷蘭乃至倫敦市中心帶來智慧、環保、減輕窮富懸殊的三贏方案。今年，哥本哈根的恆常使用路面的單車總數超越了汽車<sup>19</sup>，以單車作為交通運輸工具的佔總體出行方法 56%；倫敦市中心自 2003 年為改善空氣質素，實行交通管制區（下稱 CTR），政府帶頭改善路面，令單車出行成為可行的替代

<sup>19</sup> 2017 年 3 月 2 日《World Economic Forum》Copenhagen now has more bikes than cars  
<https://goo.gl/BazA4I>

選擇，更意外正面促進了單車物流的發展。單車出行是最便宜的交通工具，亦間接幫助低收入者通勤、通學和社交活動。反觀《2030+》文件多次否定單車在都會區作為交通工具的可能性，即使有提及在新市鎮加強單車配套，仍將之定位為消閒運動，明顯是逃避問題，試圖蒙混過去。我們同意在未有整全的路面改善前，在都會區使用單車未必最理想，但政策遠景與規劃上，單車的定位必須由「運動」改為「運輸」，並切實將都會區與各市鎮的單車網絡按階段暢順連結。

25. 《2030+》「運輸基建及交通檢討」文件中，指出「香港島與九龍分別有約 50% 及 40% 的『自給自足』行程」，這個原區出行自足率是推行單車政策的絕好基礎。單車在市區某些行程可以是最髙效率的交通選擇。騎單車比走路快 4 倍時間，市區密集，短中距離的行程其實非常適合以單車代步。以香港島市區為例，西面的筲箕灣至東面的西環距離約 12 公里，以普通單車速度來說，由西面踏單車至東面大約一小時。當中 3-6 公里的路程，以單車代步可以是最快的交通工具，例如由西環去中環、由北角去灣仔等四五個地鐵站的距離，踏單車只需要 15 至 30 分鐘，而且單車是點對點行程式，省卻由鐵路站、巴士站至目的地的路程，亦省卻等車、排隊的時間。

26. 健康空氣行動在 2015 年就做過一個小實驗「The Quest：跑步 vs 單車 vs 私家車」<sup>20</sup>，有三位選手分別以跑步、單車及私家車，以點對點的形式跨越由司徒拔道港安醫院旁為起點至灣仔皇后大道東東美花園為終點 3 公里路程，結果單車最快，用了 9 分鐘便完成行程，私家車最慢需要 40 分鐘，取車泊車也花了不少時間。無論是原區通勤或是接駁，單車都是可靠方便的交通工具。
27. 繁忙的香港路面主要由公共交通工具（巴士、小巴和的士）、貨車和私家車主導，其實私家車正不合比例地佔用道路空間和資源。私家車輛佔部分主要道路路面交通約 50%，但卻只接載每日路面乘客總量的約 10%<sup>21</sup>，在某些路面的佔用率甚至達 70%<sup>22</sup>。反觀公共交通工具（巴士和小巴）只佔總交通流量約 5%至 25%，卻運載 71%的每日總客量<sup>23</sup>。效率低的私家車近年來不斷增長是導致交通越來越擠塞、整體運輸效率降低的主要原因。單車雖然速度較慢，但比私家車可以更好善用空間。現時私家車的平均載客量則是 1.4 人<sup>24</sup>，一輛私家車佔用的空間足以容納 6 至 8 輛單車。

<sup>20</sup> 《健康空氣行動》交通模式「是時候改變了」<https://goo.gl/VsuYOX>

<sup>21</sup> 《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略 - 運輸基建及交通檢討》第 2.12 段  
[http://www.hk2030plus.hk/tc/document/Transport%20Infrastructure%20and%20Traffic%20Review\\_Chi.pdf](http://www.hk2030plus.hk/tc/document/Transport%20Infrastructure%20and%20Traffic%20Review_Chi.pdf)

<sup>22</sup> 《香港道路交通擠塞研究報告》第 29 段  
[http://www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/land/Full-Chi\\_C\\_cover.pdf](http://www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/land/Full-Chi_C_cover.pdf)

<sup>23</sup> 《香港道路交通擠塞研究報告》第 29 段  
[http://www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/land/Full-Chi\\_C\\_cover.pdf](http://www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/land/Full-Chi_C_cover.pdf) p.6

<sup>24</sup> 《2015 交通統計年報》第 5.4 段  
[http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content\\_4772/annual%20traffic%20census%202015.pdf](http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content_4772/annual%20traffic%20census%202015.pdf)

28. 大家可以想像 50 多部車便足以佔據整條中環畢打街，每部私家車平均有兩位乘客，同一時間都只有 100 位道路使用者可以畢打街路面，但 50 部單車只會佔據畢打街的一角，可以供 300-400 人同一時間使用路面。英國的數字顯示，一條每小時可以讓 2,000 輛架次汽車通過的車道，每小時可以讓 14,000 架次單車通過<sup>25</sup>。簡單道理是減少使用私家車，多用單車可以更好善用道路空間。這才是我們認同的「創造容量」。
29. 規劃遠景、發展策略，是為政者對一個地方及其市民最大的政治承諾，能否忠於利民善治、忠於公共資源的分配公義，足以影響我城兩三代人的未來。城市設計從來不應淪為利益勾結的政治化妝，一份有誠意的諮詢文件更不應時而強詞詭辯、時而隱沒重要民生數據、時而只限政治特權階級查看。《2030+》不止是一堆地圖與數字，她要透視的遠景亦絕不應只著眼於基建賣地，對行政漏洞視而不見，對政策倡議草草帶過。公民黨希望跨越 2030 年的香港未來，是一個從一條路、一種交通工具、一個社區、一隅大山大海，看得見一個社會的永續發展，及善治背後的自由、平等。

---

<sup>25</sup> 2016 年 10 月 6 日《The Guardian》Cycle lanes don't cause traffic jams: they're part of the solution  
<https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2016/oct/06/cycle-lanes-dont-cause-traffic-jams-theyre-part-of-the-solution>