

意見提交  
立法會環境事務組

香港大學  
城市規劃及環境管理研究中心  
1999年1月12日

**在香港發展更可持續的交通運輸系統之基本要點**

更可持續的交通運輸系統應該是可負擔的和便捷的，以滿足公眾的交通需求；同時，亦應能夠減少對地區人口健康和安全的威脅。從區域的和全球的角度看，更可持續的交通運輸系統是指能夠減少交通耗用的能量從而降低對總體環境的破壞，並且會選擇使用相對豐富、安全的燃料。

在很大程度上，每種交通模式對健康的影響往往取決於其污染物排放的地點。在這一方面，電力系統遠遠優越於內燃引擎系統，因為它們排放污染物的地方遠離人群中心。當考慮到區域的和全球的影響時，選用天然氣發電的電力系統對香港來說也是更優越的。

根據推算，香港未來二十年的人口會大量增加，繼續用公路和以內燃引擎驅動的公路交通來滿足三分之二人口的交通需求，顯然是不可持續的。面對嚴重的空氣污染問題和日益增加的交通需求，一直沿用的方法已經起不了很大作用，我們必須作出根本的、結構性的改變。

使香港走向更可持續的交通運輸系統需要考慮的絕不僅僅是汽車排放標準或燃料選擇之類的問題。

- 我們必須認真考慮鐵路和其它‘有線’電力運輸的模式，例如無軌電車和現代化有軌電車（這些是區內零排放的交通方式）。
- 這進而會引起鐵路系統融資和關稅結構的問題，以及如何促進無軌電車和現代化有軌電車的引進的問題<sup>1</sup>。
  - 需要重新考慮如何給地鐵和九廣鐵路（及其他可能的鐵路結構）融資。
  - 考慮如何更便於安裝無軌電車車頂線路和現代化有軌電車地面鐵軌。

---

<sup>1</sup> 故此，燃料的選擇十分重要，例如天然氣便比煤清潔得多。

- 對發展可持續的交通系統，燃料選擇和加強排放標準只適用於餘下的內燃引擎交通車輛（包括貨車）。

進一步重要的考慮是公路交通車輛與眾多行人的接近問題。內燃引擎車輛實際上是以高濃度和有毒的形式直接對著大量行人排放污染物，同時所有種類的車輛都會產生噪音和對行人安全造成威脅。公路車輛與行人分開，即使僅有幾十米就會大大降低街上行人吸入有毒廢氣的濃度、降低刺激性噪音和大大提高安全性。<sup>2</sup>

最後，我們需要更好的公路管理以減少堵塞。無論這樣的交通管理是通過電子道路收費還是以時段限制來完成，為了保證其有效性，限制必須包括送貨卡車和貨車。

簡言之，我們強調，使香港走向更可持續的交通運輸系統要求我們在滿足未來交通需要的方式上有結構性改變。使香港走向更可持續的交通運輸系統必須包括：

1. 重新考慮鐵路系統的融資和關稅結構設置方式的問題；
2. 通過有關部門的合作，提供基礎設施以發展安全、適當的無軌電車和現代化有軌電車電力線；<sup>3</sup>
3. 繼續為無軌（無線）車輛尋找低污染燃料和引擎，包括如混合型電車；<sup>4</sup>
4. 限制貨車在交通流量高峰時間的行駛；
5. 使香港成爲一個爲行人提供方便和舒適環境的城市。

顯然，要達到上述要求，我們就不能只繼續依賴環境保護署採取的末端治理措施。運輸局和運輸署以及其他機構的積極參與才是最根本的。而運輸署亦需接受目前的不斷擴張公路系統的政策不僅是沒有效用的而且會勢得其反<sup>5</sup>。沒有這些根本觀念的改變，香港要發展更可持續的交通運輸系統的希望將會相當渺茫。

---

<sup>2</sup>沿車道設高架行人路的確可以提高安全性，但就污染和噪音而言，與街道水平的步行區相比，其益處就非常有限。

<sup>3</sup>世界經驗和對香港的評估表明，無軌電車和有軌電車對環境的破壞總體上比內燃引擎的公共汽車少得多，並且對高密度路線來講其費用非常劃算。

<sup>4</sup>‘混合型車輛’一詞含義很多，這裏我們特指輔有內燃引擎的電動車。

<sup>5</sup>該政策不僅破壞鄰近地方的休閒價值，還霸佔了大量填海區和海濱最好的土地。如果無視外部化效應，用新填海土地和海濱來建公路，無疑是看似最‘有效率’的解決辦法。對於(i)承認公路的負面外部化效應，和(ii)如何運用對環境破壞最少的交通模式來應付將來的需求，香港的交通規劃師好象寧願迴避而不是面對這些挑戰。