

對香港 2030 規劃中的公共交通規劃範疇的看法

一)引言

首先，感謝政府及立法會就未來規劃作公開諮詢，希望政府在規劃時，多聽取各界意見，並在當中找出一個平衡點，讓大家在未來均能受惠。

智庫對於 2030 的交通規劃感到擔憂，主因是政府在交通規劃的方向，沒有詳細了解現時香港交通正面對的問題。主導交通管理及策劃的運輸署/運房局更沒有任何特別措施去解決，例如多區公路及道路的慣性擠塞，繼續無上限地發私家車車牌，令現有道路網絡不能承受接近六十萬部私家車的數目，使擠塞日益嚴重，進而影響現有陸路公交的行車時間及班次，加劇市民的怨氣。

除興建道路或鐵路，還有其他方案解決塞車嗎？

二)對政府交通政策的睇法(鐵路為萬能、私家車為骨幹)

A)地區發展

在發展局的文件中，提及政府發展多個經濟科技區及住宅區。但是環看過往的發展，只看到現有道路網絡未能承受新發展區帶來的新增汽車流量，令不少公路在上下班時間不勝負荷，影響經常使用陸路交通的市民。經常性的擠塞，令無數打工仔常常遲到，試問老闆如何接受？

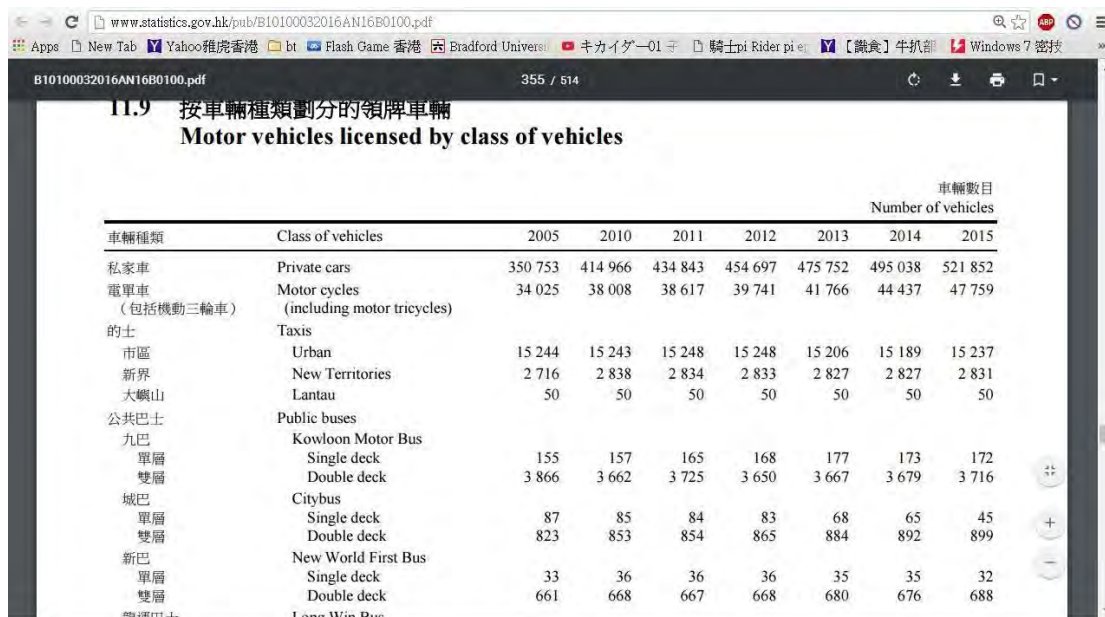
以下是近年新發展區而現有道路網未能『承受』的例子：

將軍澳	近年多個屋苑落成，尤其位於工業邨及南部的屋苑。現時主要靠來回方向各兩線的將軍澳隧道進出。即使港鐵將軍澳線通車十多年，交通擠塞情況卻比以往更嚴重。使用私家車的居民亦不斷增加，相信在跨海大橋通車前，居民仍需繼續『迫』港鐵避開塞車；駕私家車的市民仍要繼續塞將軍澳隧道
大埔及北區	主要是吐露港的白石角及科學園，將來更有蓮塘、香園圍口岸的落成。發展局估計 2030 年會有 30,700 人次及車流量達 20,600 架次。雖然道路網會連接粉嶺公路及吐露港公路，現時粉嶺公路、吐露港公路馬料水一段及相連的大埔公路沙田段經常擠塞。當新口岸落成而引至車流增加，豈不是三條公路會更擠塞？
屯門、元朗及天水圍	三區有多個屋邨/苑落成，尤其元朗區私人樓宇發展迅速，亦毗鄰深圳灣口岸連接內地。即使有大欖隧道，但收費十分昂貴(私家車收費\$44)。因而有不少私家車仍使用免費的屯門公路進出

B) 私家車增長

道路擠塞日益嚴重，主因是私家車數目每年達五位數字的增長。至今估計在 2016 年終，已達 550,000 部。數量驚人的增長，有限的道路網絡，絕不能再承受不斷增長的汽車流量。現時港島北、紅隧、九龍中部及觀塘等地區，嚴重交通擠塞可謂家常便飯，嚴重影響非鐵路公交的行車時間及班次，還有市民的日常生活。

近年涉及私家車的意外亦不斷增加，每日均有兩位數字的意外次數。加上私家車司機的駕駛態度，亦對安全構成危險。這不能單靠興建道路來解決問題。除了檢討現時的運輸政策，還依靠警方的執法來解決。因此運輸署及警方責無旁貸。



11.9 按車輛種類劃分的領牌車輛
Motor vehicles licensed by class of vehicles

車輛種類	Class of vehicles	車輛數目 Number of vehicles						
		2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
私家車	Private cars	350 753	414 966	434 843	454 697	475 752	495 038	521 852
電單車 (包括機動三輪車)	Motor cycles (including motor tricycles)	34 025	38 008	38 617	39 741	41 766	44 437	47 759
的士	Taxis							
市區	Urban	15 244	15 243	15 248	15 248	15 206	15 189	15 237
新界	New Territories	2 716	2 838	2 834	2 833	2 827	2 827	2 831
大嶼山	Lantau	50	50	50	50	50	50	50
公共巴士	Public buses							
九巴	Kowloon Motor Bus							
單層	Single deck	155	157	165	168	177	173	172
雙層	Double deck	3 866	3 662	3 725	3 650	3 667	3 679	3 716
城巴	Citybus							
單層	Single deck	87	85	84	83	68	65	45
雙層	Double deck	823	853	854	865	884	892	899
新巴	New World First Bus							
單層	Single deck	33	36	36	36	35	35	32
雙層	Double deck	661	668	667	668	680	676	688
豐運巴士	Lone Win Bus							

↑上圖為政府統計處報告的私家車數目，每年均有五位數字增長



運輸基建

對新運輸基建的需求

目前本港的策略性公路網的交通大致暢順。不過，一些地點仍然會出現交通擠塞情況，例如紅磡海底隧道及獅子山隧道。在中環及灣仔繞道及六號幹線通車後，市區的東西向交通情況將有望得到大幅度改善。然而，我們需要就其他地方出現的交通擠塞問題研究解決方法。

就鐵路而言，即使在《鐵路發展策略2014》所建議的新鐵路線全部落成和運作的情況下，南北走廊[#]和東西走廊[#]均會出現關乎承載量的問題。

本港的公共交通服務佔每日乘客人次約90%。於1995至2015年間，雖然人口和家庭住戶每年平均增長幅度分別只有約0.8%及1.7%，但在同期的私家車數量增幅則約3%。倘若這趨勢長遠持續下去，將加劇私家車和其他交通工具對道路需求的惡性競爭，並增加道路、停車場和其他配套設施的土地需求，以及行車時間。為應對這些問題，我們應興建新的運輸基建，並採用創新措施，以抑制私家車數目的增長及減少其使用率。我們亦應擴展公共運輸網絡，尤其是鐵路網，以配合新的發展。

香港與內地之間的緊密聯繫，促使跨境旅客顯著上升。過去十年，平均每日跨境旅客人次由2005年的394,000上升至2015年的610,000，升幅超過5成。當興建中的新增入境口岸設施，包括港珠澳大橋、廣深港高速鐵路（香港段）以及蓮塘/香園圍口岸落成後，將會進一步提升與大珠江三角地區的連繫。

[#]「南北走廊」包括現有的東鐵線及未來由紅磡站至金鐘站橋樑維多利亞港的一段沙田至中環線。
「東西走廊」由現有西鐵線、興建中的沙田至中環線的「大圍至紅磡段」和現有馬鞍山線組成。

↑上圖為發展局的報告文件中的私家車數目增長百分比

從以上兩圖可見，私家車數目每年增長達 20,000 輛以上。2014-2015 年期間增加了 26,814 輛，增幅達 5%。相信 2030 年內私家車數目破百萬，指日可待。發展局刊登的資料所指，近十年來私家車的平均增長百分比所指達 3% 增長，即是平均有超過 20,000 輛的增長。試問單靠運輸署提供的百份比，再計算以下公式，以 2015 年私家車數目計：

$$521,852(\text{輛}) \times 3 / 100 (0.03) = 15,655(\text{輛})$$

15,655 輛的增長，如再『嘆』慢版去處理及控制，相信後果非常嚴重，擠塞除了影響公共交通，更影響緊急救援車輛。全港 6,000 多部專營巴士增幅達 1,000 輛，政府已立即實施政策嚴厲控制及減少數目，何況是私家車？

C) 鐵路為<萬能>政策

在一般市民角度，鐵路是準時的交通工具。惡劣的路面環境，令他們大失預算便因而使用。其次它對一些不熟路的市民，更是一種「明燈」。眾所周知，現時鐵路已日益飽和，舊有鐵路線乘客經常要久候多班車才能迫入車廂。可是，政府卻繼續「鼓勵」市民多使用。當它飽和的時候，只顧規劃興建新鐵路線以疏導現有飽和路線。規劃及興建一條新鐵路需要超過十年時間。與其籌建鐵路，為何不先行解決塞車？如塞車能妥善解決問題，便無須興建新鐵路。

每當新鐵路線通車後，大大增加現有鐵路線的負荷。實際上只是對使用新車站出入的乘客有所得益，現有乘客只會「迫」得更緊，等得更『久』，請看以下列表：

近數年落成的路線 或將通車的路線	內容
觀塘線延線(何文田站及黃埔站)	觀塘線太子至彩虹站一段、荃灣線轉乘觀塘線在繁忙時間更爆；由觀塘線到油麻地站轉乘荃灣線往中環方向，因觀塘線延線後轉車客增加，佐敦及尖沙咀站登車困難，金鐘站人流亦會更多
南港島線(海洋公園、黃竹坑及鴨脷洲兩站)	通車以來客量一直高企，令金鐘站人流非常繁忙。由於港島線及荃灣線增加來自觀塘線延線及南港島線的轉車客，港島及荃灣兩線的客量更超出負荷，金鐘站轉乘港島線往東區及荃灣線過海需再等多數班車
東鐵線延線(即沙中線)	另一乘客量最高峰的線路。現時新界東市民如選擇東鐵線前往港島區，除可透過九龍塘站轉乘其他線路外，亦有不少乘客前往紅磡站轉乘過海隧道巴士。如東鐵線過海後，終點站設在金鐘站(現已為三線轉車站)，再承受龐大的東鐵線轉乘客，如何承受？

由此可見，新鐵路只是能為未有鐵路覆蓋的地區提供服務，惟前往繁忙地區仍須轉乘現有已飽和的鐵路線，加重負荷。這便是鐵路正面對的問題。

D)結果

智庫強烈認為，政府在處理私家車數目及嚴格執行交通法例方面嚴重不足，盲目認為增加或興建鐵路有助舒緩路面擠塞，吸引使用私家車的市民改用公交，事實並非如此。有能力買私家車的市民繼續以私家車代步，沒有能力的便繼續迫鐵路。私家車數目的大增，在繁忙地區沒有地方泊車的情況下，就會在大街甚至巴士站泊車，從而導致擠塞。搭巴士及小巴就必定遲到；渡輪便因碼頭面對填海而越搬越遠，導致客量不斷下跌。即使加價都難以經營，最後慘蝕收場。輸的，除了海路陸路交通營辦商，便是一眾小市民。

政府政策已非常明顯，已不是以鐵路為骨幹，而是『鐵路為萬能政策』及『私家車為骨幹』。為何政府在有能力興建鐵路同時，不研究興建巴士小巴專道，以舒緩行車時間增加及影響班次的問題。在中國內地一些城市，除了鐵路服務，更有巴士專道行走，效果非常良好，比香港更先進。在對岸的澳門，繁忙道路更於繁忙時間實施巴士專道，已見成效。為何香港至今仍那麼落後，沒有加強這些設施？成本比興建鐵路低，但仍繼續花費昂貴公帑興建鐵路及道路以支持私家車數目大幅增長及『所謂』舒緩交通擠塞，而不是控制其數目增長，可謂本末倒置。

三)建議

- 研究興建鐵路時，請先研究擴展或興建巴士小巴專道，讓這些路面交通的行車時間及班次能有效改善，減低興建鐵路的迫切性
- 發展新發展區應同時做好交通配套。除興建新區外圍的道路外，應同時改善接駁現有公路的支路。一旦車流增加，都能將超出負荷的機會減到最低
- 改善公共交通網絡，提供適切的點對點公交服務。在新發展區落成時，必須確保有足夠的公交服務，減低市民使用私家車的需要
- 盡快交代如何有效控制私家車數目，及減低私家車行經繁忙地區而引至的負荷的措施，並交代實行時間表
- 興建道路前，應先要求運輸署及警方嚴格執行私家車違規問題，或先研究解決現有塞車問題，再無辦法下才研究及規劃新道路以作舒緩

智庫希望政府能考慮上述之交通建議及憂慮，在未來交通規劃應從多角度考慮，更應詳細了解運輸署的『所謂資料』。其實有不少交通政策應由運輸技術層面解決，而不是由興建/規劃解決，因此運輸署責無旁貸，希望發展局多與運輸署/運房局溝通，讓發展的資金能切合需要，減低對市民出行的影響，謝謝！