



致：
立法會
立法會交通事務委員
(經辦人：盧慧欣女士)

健康空氣行動就《公共交通策略研究》的意見書

欠缺規劃遠景及指標 忽視健康、空氣、時間等社會成本

運房局發佈的《公共交通策略研究》，是政府自 1999 年第三次整體運輸研究後首次有關交通規劃的重要文件。是次文件以有關研究為基礎，並跟循下列四大方向為政策原則：

1. 更充分運用鐵路，讓鐵路成為客運系統的骨幹；
2. 提供更完善的公共交通服務和設施；
3. 更廣泛運用先進科技管理交通；以及
4. 推行更環保的運輸設施

健康空氣行動認為，除公共交通的角色及定位以外，全面的交通規劃檢討實在逼在眉睫。

現時香港車輛增長失控，交通擠塞問題嚴峻，因而引申出包括時間、空氣及健康等社會成本，這正是運輸官員最應該回應的問題。這份研究報告擬「優化公共交通佈局」，但從沒提及最後市民可如何可從時間、空氣、健康方面得益；當局臚列以上四大政策方針，卻沒有訂明清晰的指標，表明如何從交通政策層面上達致以上民生要素。

文件引用國際調查顯示，香港公共服務在 84 個城市之中排行榜首，但為何香港私家車數目仍然居高不下？正因為交通規劃未考慮抑制交通需求，而且在城市規劃的層面容許離散的新市鎮設計，於是乎跨區交通需求未來 15 年只會不斷上升。這由文件提及每日的公共交通需求的人次將會不斷上升至 2031 年的 1380 萬人次的預算中得以印證，而新界東北、西北及大嶼山的交通擠塞問題只會更趨嚴重。

運房局認為評定公共交通政策的成功，只在於有關規劃是否能夠帶來成本效益，服務是否快捷可靠。但這種規劃思維的局限，直接導致了香港今日交通擠塞、脫班問題嚴重的局面。

要處理交通擠塞的問題，我們必須要從新理解交通擠塞的成本及嚴重性。政府經常強調以鐵路為骨幹的公共交通政策，正正顯現出路面公共交通的窘境：現時有六成的公共交通流量都是集中在路面，路面通勤者動輒每日花兩、三個小時上班，一份國際調查推算，香港人 2016 年每日需額外付出 38 分鐘於擠塞的交通之上。¹學者關焯照更曾經估算，過去 5 年九巴的行車時間由 2009 年平均 30 分鐘，增加 20.2% 到 2014 年的 36 分鐘，所造成的經濟損失高達 28.65 億元²。

外國亦有不少研究發現，車廂中的空氣質素可能比車廂外擠塞的馬路更差，科大的研究指出，與馬路相連的地區的二氧化氮水平，往往可高達每立方米 300 微克，與其他非馬路地區的濃度差異，可相差六至七倍之多。³當中所造成的健康損失，實在難以估計。

要減低交通擠塞對市民的健康影響，運房局應該研究如何推進零排放公共交通的發展，除了環保署的綠色運輸試驗基金以外，本地科研的角色亦十分重要。當中運輸署應該牽頭推動巴士公司以至其他公共交通營運者公開實時交通數據，讓乘客可以得到更整合的資訊，提升公共交通的吸引力及分流的效率，有助壓抑私家車的使用率。

¹ https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/city/hong-kong

² <http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20150828/19273005>

³ Stocker, J., Hood, C., Carruthers, D., Seaton, M., Johnson, K., & Fung, J. (2014, October). The development and evaluation of an automated system for nesting adms-urban in regional photochemical models. In 13th Annual CMAS Conference, Chapel Hill, NC, October 27-29, 2014.

健康空氣，我要！Our Air, Our Health!