

**立法會環境事務委員會會議
有關制定持續運輸政策的書面意見
1999年1月15日**

鐵路

1. 築新路和交通流量的不斷增加，產生了更多噪音，令空氣質素更差。只是靠繼續築新路來滿足交通需求明顯不是持續的解決方法（矛盾的是道路質素越好，使用道路的人數便越多），這個方法最終只會減慢，而非加快人的流量，所以，我們必須管理和減少交通需求，同時投入資金，興建清潔、快捷的集體運輸系統。
2. 目前，鐵路投資採用“審慎商業原則”，意思是只有在商言商是可行的原則下才會投資興建。另一方面，道路是由政府直接撥款興建的，不會向道路（隧道除外）使用者直接收取使用道路的費用。
3. 政府須重新考慮如何注資鐵路工程，把興建鐵路視為新舊發展區整個運輸系統的一部分。地面鐵路附近的物業發展應撥歸鐵路物業。政府亦應考慮將兩間鐵路機構合併，以取得互相籌措資金的好處。

道路收費

4. 道路收費雖然是有效的經濟工具，以減少不必要的道路使用，但這種手段若要有效，收費必定昂貴；這無疑會引起受影響人士的不滿。
5. 新加坡在不久前開始使用電子道路收費，所得的結果顯示這並不能真正減少道路的使用。假若有其他路線供駕駛者選擇，讓他們可以避免駛進擠塞的中心區的話，電子道收費或有助分配道路的交通負荷量，避免擠塞。但是，我們的焦點必須仍然要集中在如何減少車程。

規劃

6. 土地用途規劃亦是制定可持續運輸策略的關鍵所在。目前，許多乘客須要往返市區中心。市區的住宅地帶不斷被改建作商業用途的後果，是令人不得不擔心往返路線將出現嚴重的擠塞。所以，政府在制定規劃政策時應採用分散發展模式，來制造反方向的交通流量。重要的規劃目標不應被地價所操控。

7. 道路和鐵路亦應盡可能建於地下。雖然此舉的建築費用昂貴並可能延誤重要基礎設施的竣工，但卻可以紓緩噪音滋擾、改善空氣質素和景觀等，同時地面亦有更多空間可供使用。採取這種建築方法可視為對將來的投資。

行人

8. 我們應該多注意行人的需要。在商業中心區內，高達 20% 的人須要步行上班。我們必須制定審慎的政策來擴展及改善行人路的網絡。
9. 雖然中區行人自動電梯的用途並不顯著，但這設施既可於繁忙時間紓緩人流，又令沿途地區發展為消閑娛樂區，提升了沿途物業的發展價值，所以已是物超所值。
10. 沙田新市鎮已經成功地將車輛交通與行人流量分開。在進行現時的市區重建工程中，當局除了規劃行人專用區外，更應計劃將車輛交通與行人流量分隔開來。

貨運

11. 當局亦須正視貨運需求的影響，因為貨運對路面空間的需求增長最快。此外，由於我們的道路原本是設計給一般車輛行駛的，貨櫃車輛在這些道路上行駛會對道路構成嚴重損害。
12. 以往為本港港口主要使用者的工廠，大部份已因成本高昂而遷往廣東省，因此政府必須急切研究興建連接中國運輸網絡的貨運鐵路之可行性。

柴油

13. 石油氣的士試驗計劃證實，用石油氣的士取代會噴出粒子的柴油的士，在香港的環境是可行的。有關未有足夠的安全的石油氣加氣站的問題將可獲得解決，但目前我們還須等候庫務局決定向用作車輛燃料的石油氣所應徵收的稅項，因這稅項的多寡將決定由柴油轉用效力較低的石油氣的計劃能否成功推行。
14. 上述及由中國非法輸入柴油和其不純淨的柴油等問題，仍然有待解決。稅收與環保並不是可以經常配合的。

15. 石油公司必須解釋為何香港的車輛燃油價格會遠比其他地方昂貴。
16. 由本地油公司所組成的聯盟已成功地堵截了所有引進「城市柴油」的努力。但從其他國家的經驗顯示，「城市柴油」可以非常有效地減少大型車輛，例如巴士所排放的廢氣。
17. 若然當局實施果斷的政策取締使用柴油的士和小巴，即使須動用公帑，仍然會獲得廣泛的支持。此外，當局亦須嚴格地管制其他柴油車輛排放廢氣的情況。

競爭

18. 競爭通常能激發創意，並帶來方便。但是，除非有大量競爭對手，否則業界便很容易組成有效的聯盟，形成一股壟斷力量，因此必須設立一個公眾監督機構，確保業界能提供符合成本效益的服務。
19. 不過，競爭帶來重複服務。在中區的繁忙時間，我們可以見到隸屬不同公司的巴士爭客的情況；但在其他時間，這些巴士大部分都是空的。理智的做法應該是在非繁忙時間使用較小型的巴士，但問題是沒有地方可供它們在非行駛時停泊。
20. 在這個交通擠逼的環境裡，太多競爭未必是一件好事。一個開明而熟知各樣環境因素的監察機構該能更有效地確保業界能提供符合成本效益的服務。

**環境諮詢委員會主席
1999年1月**