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

1. 運輸局於 1998 年 6 月發表的第三次整體運輸研究：諮詢文件（下稱諮詢文件）第 5 段提到，“現正進行的公路和鐵路項目中，不少是爲了紓緩現有網絡的擠塞情況，以及將運輸網絡伸延至人口聚居的地區”，這一句正正指出了問題的癥結所在。我建議應爲香港特別行政區進行整體計劃，由東至西及由南至北的互流交通規劃交通要道。這些要道可由鐵路或超級公路組成，藉此確保所有地區的交通暢順。此外，亦須興建輔助和次要路線，以確保交通網絡能連接所有地區。當然，鐵路是首選，而理由亦是顯而易見的。

2. 事實上，目前的地鐵和九廣鐵路的效率已十分高，不過，興建越來越多的集體運輸系統的同時，應考慮將各項系統連接起來。例如西部鐵路、將軍澳支線、馬鞍山至大圍線等。只要留意到地鐵和九廣鐵路在九龍塘站交匯處的繁重人流，便應該知道連接交通網絡對方便市民的重要性。

3. <u>跨境交通</u>

每年進入內地的實際人數越來越多，次數亦日益頻密，因此，檢討運輸政策時，須把這個情況考慮在內，否則檢討便不夠全面。

4. <u>私家車</u>

諮詢文件第 30 段載述“因此我們必須利用財政及非財政的措施來限制私家車的數量增長及管理私家車的使用。”但我們須注意，雖然公共交通工具是一項選擇，其舒適程度卻及不上私家車。由於提倡可持續發展的最終目的是令生活質素不斷提高，因此，我們若以財政及非財政的措施來控制私家車的數量增長，便可能是有違此目的的做法。

5. <u>貨運</u>

諮詢文件第 31 段提到“我們不宜限制它們使用道路的增長。”然而，我認爲禁止這類車輛在繁忙時段於路上行駛，或多或少可以紓緩道路網的壓力。

6. 其他

從較微觀的層面考慮，政府應設置更多公共泊車設施。直至現在政府還未有提供的候車設施其實同樣重要。在繁忙區域，如中環、尖沙咀、銅鑼灣等，的士和私家車不斷循環行駛來等候接載乘客。如設置候車設施，的士和私家車便可在指定地方等候載客，紓緩交通擠塞。

環境諮詢委員會成員劉智傑
1999 年 1 月