

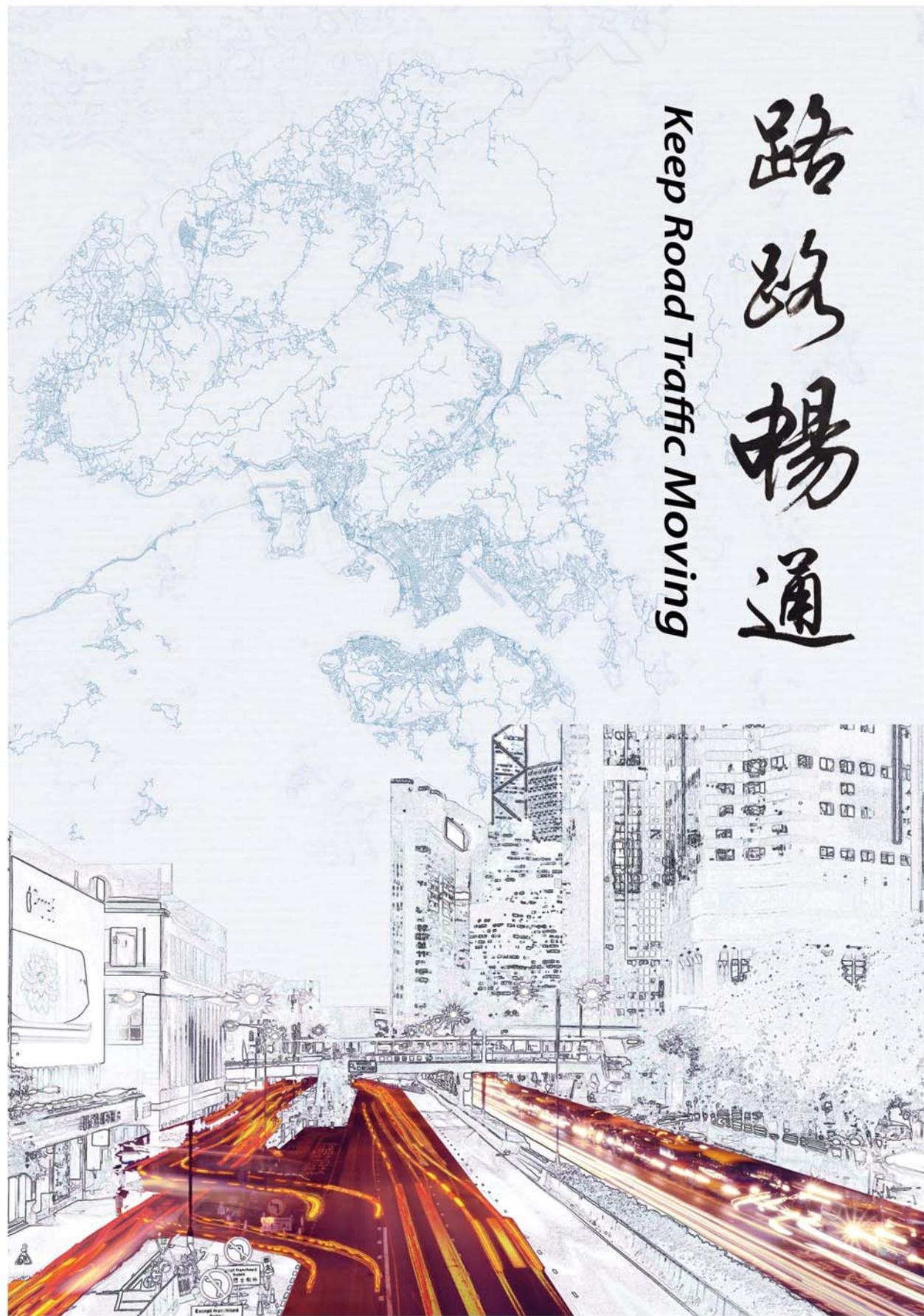
香港道路交通擠塞 研究報告



交通諮詢委員會

2014年12月

願景...



『願景』總設計：汪亞莉，香港大學，二零一四屆，城市設計碩士
書法：許雪明；攝影：吳劍偉；顧問：盧佩瑩

目錄

	頁碼
摘要	1
第 1 章 研究	14
第 2 章 香港的道路交通擠塞情況	16
第 3 章 現時處理道路交通擠塞的措施	28
第 4 章 建議措施	41
第 5 章 羣策羣力	59
附件	i

香港道路交通擠塞研究報告

摘要

引言

香港素以高效率著稱。為配合城市的步伐，我們都期望擁有一個高效的道路網絡。然而，道路交通擠塞卻經常出現。

2. 道路對客貨運輸至為重要，就像血管輸送營養到身體各部分一樣。若不處理交通擠塞問題，香港的環境、持續發展、生活質素及競爭力將會繼續受損。我們必須立刻行動。

研究

I. 背景

3. 2014年3月，交通諮詢委員會(下稱「交諮會」)接受房屋及運輸局局長邀請，就以下範疇進行研究：

- (a) 探究導致香港整體道路交通擠塞的各種因素；
- (b) 建議可在合理時間內實施的全港性短、中期可行措施，以紓緩道路交通擠塞情況；以及
- (c) 提出全港性的長遠方案供政府作進一步研究。

研究報告會於2014年12月提交房屋及運輸局局長，以供考慮。

4. 交諮會於2014年4月成立道路交通擠塞工作小組(下稱「工作小組」)進行研究。這是工作小組的報告，已獲交諮會通過，以提交運輸及房屋局局長考慮。

II. 研究結果

道路交通擠塞的成因

5. 工作小組認為，引致道路交通擠塞的經常性成因¹大致可分為以下五類：

- (a) 增建路面運輸基礎設施的空間有限；
- (b) 過多車輛在路上行駛；
- (c) 道路使用者爭相使用路面空間；
- (d) 管理及執法問題；以及
- (e) 道路工程。

(a) 增建路面運輸基礎設施的空間有限

6. 香港市區發展稠密，空間有限。公眾對景觀、環境及築路期間對交通的影響等往往持不同意見，令建造新道路變得頗為困難。截至2020年，道路的總長度按年增長率估計會下跌至0.4%左右，遠低於目前車輛每年約3.4%的增長率。然而，單靠興建更多路面運輸基礎設施並不足以解決交通擠塞。此舉甚至會令駕駛者增加使用車輛，導致車輛數目增長。

(b) 過多車輛在路上行駛

7. 在2003至2013年間，本港領牌車輛的總數由約524 000部增至約681 000部，增幅約為30%，按年增長率為3.4%。車輛數目增多，市區的平均行車速度便會隨之下降。

8. 由工作小組進行的民意調查顯示(詳細結果見附件1C)，一般市民及駕駛者均認為路面有過多車輛行駛，是導致交通擠塞的其中一項主因。

¹ 非經常性成因是指不會經常在特定時間和地點出現，包括佔用路面及／或產生額外交通流量的大型活動(如公眾遊行、大型節慶及體育活動，如馬拉松等)、突發事件(如交通意外、車輛故障、水管爆裂等)，以及惡劣天氣。這些成因並不是本研究的重點。

(c) 道路使用者爭相使用路面空間

9. 除了有過多車輛在路上行駛外，部分地區的路面空間經常會出現不同道路使用者爭相使用路面空間的情況，交通因而受阻。例如：

- (a) 貨車上落貨；
- (b) 巴士、公共小巴、旅遊巴士、的士及私家車上落客；以及
- (c) 車輛在道路上兜圈以尋找路旁泊車位。

10. 工作小組明白，尤其是在已發展地區建築物內，往往因沒有足夠的非路旁上落客貨設施，令上落客貨活動需在路旁進行。然而這些活動可能阻礙交通，形成車龍，並影響到主要路口及繁忙道路的交通。例如尖沙咀漆咸道南及梳士巴利道 — 在旅客觀光的繁忙時段，有些旅遊巴士會長時間等候乘客和違法泊車，影響交通。

(d) 管理和執法問題

11. 工作小組察悉，政府已實施一系列交通管理措施，以提高使用路面空間的效益(詳情於**第3章**闡述)。這些措施的成效，取決於道路使用者是否合作及守法，並需輔以有效的執法工作。

12. 就與交通擠塞相關的違例事項而言，儘管過去十年香港警務處(下稱「警方」)發出的定額罰款通知書數目增加了約98%，但公眾普遍認為執法未夠嚴厲。工作小組明白，礙於人手所限和職務優次的考慮，警方較難優先對與交通擠塞相關的違例事項執法。

13. 更重要的是，自1994年政府修訂法例，將與交通擠塞相關的違例事項的定額罰款上調以來，綜合消費物價指數在這段時間已上升了40% (即1994至2013年間)。由於通脹和入息水平增加，相關的罰款額已失去其阻嚇作用，影響了執法工作的成效。

(e) 道路工程

14. 工作小組得悉，一般市民和駕駛者都認為道路工程是導致道路交通擠塞的其中一個主因。工作小組認為，道路工程對妥善保養路面、公用事業設施和基建項目至為重要。因此，要減少道路工程對道路使用者造成的阻礙，最重要是妥善協調鄰近的不同道路工程。據工作小

組所知，政府已實施挖掘准許證制度，管理道路工程，有關制度的詳情載於附件3。

道路交通擠塞的後果

15. 交通擠塞最明顯的後果是增加出行時間，但這不是唯一的後果。交通擠塞會令個別道路使用者，甚至整個社會負擔有形及無形的成本。例如除了因交通擠塞而浪費時間外，車流緩慢亦會影響商業運作。當營商者未能準時送達貨件或提供服務時，他們可能要承擔額外的存貨和物流開支。

16. 交通擠塞所引致的車龍會令路邊空氣惡化，不但危及公眾健康，更會影響市民的生活質素及香港作為國際大都會的形象，削弱香港對海外公司在港設立區域總部／分公司的吸引力。車流緩慢亦會阻礙緊急車輛行駛，延誤其處理事故。

17. 道路交通擠塞的成因及後果詳載於**第2章**。

政府的現行工作

18. 工作小組察悉，政府為保持客貨運輸流通，一直奉行三管齊下的運輸政策：

- (a) 改善交通基建；
- (b) 擴展和改善公共交通系統；以及
- (c) 管理道路的使用。

19. 工作小組得悉，政府在改善交通基建方面，已推行措施鼓勵市民使用非機動交通工具，例如透過興建上坡地區自動扶梯連接系統及改善行人設施，改善步行環境及加強與鄰近地點的連繫。

20. 政府按上述運輸政策所實施的一系列現行措施，詳載於**第3章**。工作小組認同政府在這方面的努力，並得悉政府會繼續推行這些措施，檢討其成效，以及探討可改善的空間。儘管如此，鑑於地理、環境及社會上的限制，現行措施未能完全發揮成效。是次研究主要目的是探討有何額外措施，可與這些現行措施一併施行。

III. 建議

處理道路擠塞的急切性及效益

21. 工作小組認為香港須盡快處理道路交通擠塞。本港車輛數目的增長速度驚人。過去10年，車輛數目由2003年的524 000輛，增加至2013年的681 000輛，增幅達30%。同期市區的平均行車速度，由2003年的每小時25.6公里，減慢至每小時22.7公里，減幅約為11%。

22. 目前，部分主要道路(如德輔道西)在平日早上繁忙時間的行車速度約為每小時10公里甚至更慢，即僅僅比一般成人的步速(約為每小時4至5公里)快。

23. 道路交通擠塞除減慢車流外，還會影響我們的生活質素。道路使用者要計劃行程也越來越困難。從環境角度來看，路上車輛增多意味著空氣污染物排放和噪音更多，影響健康。多年來，本港路邊可吸入懸浮粒子和二氧化氮的水平，一直偏高，而汽車就是該等污染物的主要路面源頭，也是本港第二大溫室氣體排放源頭。2009至2013年期間，路邊二氧化氮的濃度增加了9%，令近年路邊空氣污染指數達「甚高」水平(即指數超過100)的日數有所增加。

24. 很多道路使用者也同意工作小組的看法，認為處理道路交通擠塞刻不容緩。民意調查的結果顯示，約70%的市民及駕駛者同意有需要控制私家車數目的增長。

25. 雖然改善交通可帶來的效益或難準確量化，但所有道路使用者均能輕易覺察。乘客和駕駛者的等候時間將會縮短，行程省時，令人車往來更加暢順。假如花在路上的時間縮短了，無論老幼貧富、從事何種職業，各人均可以更有彈性地安排日程和追求個人興趣。處理好道路交通擠塞，便能讓市民有更大空間，在工作和生活間取得平衡。

26. 粗略來說，交通情況改善預計可帶來以下的效益：如不馬上行動，並假設私家車現時每年約4.5%的增長率維持不變，我們估計市區平均行車速度會在10年後減慢約15%，而車輛產生的溫室氣體量則會增加超過20%。假如本港私家車的每年增長率能由約4.5%減少至1.5%，則市區平均行車速度的估計減幅和新增車輛所產生溫室氣體量的估計增幅，均可減半。當交通情況好轉，路面車輛減少，本港環境也會得到改善。物流業能縮短運送貨物和提供服務所需的時間，從而節省營

運成本(例如燃料費)。此外，管理車輛數目的增長，可在某程度上紓緩泊車位不足的問題。

27. 工作小組認為，香港社會不能坐視不理，任由塞車問題影響這個城市的可持續發展和競爭力。我們必須馬上行動，紓緩道路交通擠塞。

建議措施

28. 為紓緩道路交通擠塞，工作小組建議的額外措施，應與政府現有措施一併施行。提出有關建議前，工作小組已考慮了下列因素：

- (a) 措施是否行之有效或預期能夠紓緩全港道路交通擠塞；
- (b) 措施會否為社會大眾接受；以及
- (c) 措施對相關持份者的影響。

短期和中期措施

I. 管理私家車數目

(a) 提高私家車首次登記稅和牌照年費

29. 工作小組認為，政府有需要管理車輛數目的增長，以紓緩交通擠塞，並應採取更為針對私家車的對策，原因包括：

- (a) 整體車輛數目的增長主要來自私家車。2003至2013年期間，私家車共增加了四成，而其他車種的增幅則相對輕微。截至2014年9月，私家車數目的按年增長率為4.6%，速度驚人；
- (b) 私家車是載客效率甚低的交通工具，在主要道路的總交通流量中佔約40%至70%²，但只運載16%的每日總路面乘客量。反觀巴士和小巴，在主要道路總交通流量只佔約5%至25%，卻運載約71%的每日總路面乘客量；以及

² 根據2013年20條主要道路在早上繁忙時間的數據得出。

- (c) 私家車主要作私人用途。由於本港公共交通系統大致完善，收費合理，因此在多數情況下，市民不用依賴私家車。反之，貨車和公共交通工具分別在貨運和客運方面擔當較為重要的角色。

民意調查的結果顯示，逾六成市民和超過七成駕駛者認為不應給予私家車使用道路的優先權。

30. 根據經驗，增加首次登記稅³和牌照年費⁴是直接和有效遏止私家車增長的方法。2011年，首次登記稅增加約15%，但同時新登記環保汽油私家車可獲的稅務寬減卻由30%(上限為每輛5萬元)增加至45%(上限為每輛7萬5千元)，大大削弱加稅對控制私家車增長的成效。私家車的按年增長率現時仍處於約4.5%的甚高水平。

31. 與2011年相比，本港私家車數目的基數更大。為了大幅減慢私家車的增長並令效果能較持久，工作小組認為增加首次登記稅的幅度或需比2011年高，而且亦應規定該增幅同時適用於環保汽油私家車。除首次登記稅外，工作小組知悉，牌照年費在過去20多年來未曾作任何調整，因此建議政府在考慮增加牌照年費的幅度時，至少參考這段期間的通脹。

(b) 收緊環保汽油私家車的認可標準

32. 環保汽油私家車是指廢氣排放量較少而燃料效率較高的汽油私家車。寬減環保汽油私家車的相關首次登記稅的主要目的，是鼓勵認為需要買車的人士選購環保汽油私家車，而非一般汽油私家車。工作小組認為，從控制交通擠塞的角度來看，環保汽油私家車與一般私家車無異，同樣會佔用路面空間。此外，環保汽油私家車並非零排放，仍然會影響路邊空氣質素。因此，工作小組建議政府繼續收緊環保汽油私家車的認可標準，避免進一步寬減該車種的首次登記稅。政府

³ 首次在香港登記的車輛，包括新車和入口二手車，均須繳付首次登記稅。增加首次登記稅，可減低購買私家車的意欲。目前，私家車首次登記稅，按四個應課稅價值稅階的稅率，介乎40%至115%不等。

⁴ 牌照年費是包含徵稅成分的費用，領牌汽車必須每年繳費，方可在香港道路行駛。增加牌照年費，可加重擁有已購入私家車的費用。目前，私家車牌照年費介乎3,815元至11,215元不等，視乎引擎容量而定。如果是柴油私家車，除牌照年費外，更要另繳1,460元燃料徵費。

甚至應考慮取消環保汽油私家車的稅務寬減，而只寬減零排放的電動車⁵之首次登記稅。

(c) 提高柴油私家車的燃料徵費

33. 1982年，汽油的燃油稅每公升增加0.7元，但經考慮該增幅對公共交通工具運作成本的影響後，柴油的燃油稅並無相應調高。鑑於該燃油稅安排並非為柴油私家車而設，但該車種卻因而受惠，為「中和」柴油私家車在燃油稅安排方面的得益，政府當時在柴油私家車的牌照年費上增收1,000元作為燃料徵費。於1987至1991年間，燃料徵費按照增加牌照年費的相同百分比提高。自2008年起，歐盟五期柴油的燃油稅寬減至零，以支持商用車輛業界，同時鼓勵業界使用更潔淨的燃料。

34. 由於柴油免稅，而現時汽油的燃油稅則已調整至每公升6.06元，因此如私家車車主選用柴油私家車而非汽油車，將可節省開支。工作小組注意到，如駕駛者選用柴油私家車，將可節省的經常性燃料開支，或足以抵銷牌照年費的擬議加幅。因此管理私家車增長的預期效果，即使不完全被抵銷，也會被淡化。所以，工作小組建議柴油私家車的燃料徵費應相應調高，以反映車主可能節省的燃油開支。

II. 善用有限的路面空間

35. 除遏止車輛增長以減少其對有限路面空間的需求外，工作小組認為，讓路面空間物盡其用，同樣重要。為此，工作小組提出下列兩項建議：

(d) 著手籌劃交通擠塞收費試驗計劃

36. 交通擠塞收費計劃(或電子道路收費計劃)是交通管理工具，旨在透過「用者自付」原則以紓緩指定地區的交通擠塞情況，即向繁忙時間駛進指定地區的駕駛者收費，鼓勵他們轉乘公共交通工具或改行其他路線。工作小組認為此方法可非常有效地紓緩經常塞車地區的交通擠塞情況。

37. 政府表示，預計中環灣仔繞道和東區走廊連接路(下稱「中環灣仔繞道」)通車後，便可為前往中區以外地區的駕駛者提供替代路線繞過收費區，屆時政府便可有更有利條件考慮在中區實施電子道路收費

⁵ 政府現時豁免電動車輛的首次登記稅，直至2017年3月底為止

的可能性。由於中區是香港的商業中心區，加上區內道路交通繁忙，工作小組同意於中環灣仔繞道通車後，中區是推行電子道路收費試驗計劃的合適地點。

38. 工作小組留意到，對於本港很多道路使用者來說，電子道路收費仍是新概念，對於付諸實行與否仍未凝聚共識。工作小組建議政府需就籌劃電子道路收費盡快諮詢公眾，亦明白詳細設計及實施計劃需時較長。

(e) 增加咪錶泊車位的收費

39. 目前，全港共有大約18 200個設有收費錶的路旁泊車位(下稱「咪錶泊車位」)，供短暫泊車之用，最高收費為每15分鐘2元(相等於每小時8元)⁶。由於咪錶泊車位較為方便，而多數較鄰近商業停車場的收費便宜，因此駕駛者往往在繁忙地區的路上兜圈，甚至會長時間雙行泊車，以尋找或等候路旁泊車位，阻礙正常交通。

40. 工作小組留意到，咪錶泊車位的收費20年來維持不變，但同期的綜合消費物價指數已上升了40%。工作小組認為有理由提高咪錶泊車位的收費，以減少駕駛者在路上兜圈／雙行泊車來等候咪錶泊車位。此建議的另一效益是可減少駕駛者在咪錶泊車位長時間泊車。

III. 加重交通違例事項的罰款和加強執法

41. 工作小組明白，因應社會情況轉變，警方須調配人手應付其他更迫切的職務(例如因公眾集會及遊行日增所帶來的人潮管制及管理工作)，但有效地對與交通擠塞相關的違例事項執法也很重要。工作小組建議實行下列四項措施以加強執法：

(a) 加強宣傳和教育，以鼓勵市民遵守交通規則及規例

工作小組認為，要令道路使用者守法，基本的方法是透過持續教育和宣傳。因此，工作小組建議政府加強這方面的工作。

⁶ 雖然法定咪錶泊車位收費上限為每15分鐘2元，但咪錶停車位的收費取決於多項因素，包括泊車位需求、泊車位位置和社情民意。例如，較偏遠或使用率較低的泊車位收費會訂於較低水平(例如每30分鐘2元)。

(b) 恢復與交通擠塞相關的違例事項的定額罰款的阻嚇作用

現時與交通擠塞相關的違例事項的(如非法泊車)⁷的定額罰款為320元或450元，該水平自1994年起未曾調整過，但綜合消費物價指數在1994至2013年間已上升約40%。由於通脹和入息水平增加，定額罰款的阻嚇作用無疑已逐漸減弱。工作小組認為，政府應把定額罰款提高至少40%。

(c) 警方調撥更多資源，對與交通擠塞相關的違例事項採取更嚴厲的執法行動

雖然警方的人手和資源方面均有限，但是工作小組仍促請警方考慮如何進一步對與交通擠塞相關的違例事項加強執法。在某些特別擠塞的地區，警方應採取更具阻嚇力的執法行動。舉例說，如認為合適，警務人員可考慮直接向駕駛者發出定額罰款通知書，而不預先給予口頭警告。工作小組亦知悉，由於招聘週期之間的間隔，現時在職交通督導員的人數有時會較編制少。警方已經採取措施縮短招聘週期之間的間隔，盡量令交通督導員隊伍可達編制總員人數。此外，工作小組認為警方亦可探討能否擴充交通督導員的編制。

(d) 加強應用資訊科技以協助執法

工作小組明白，就應付道路交通擠塞而言，警方可調撥的額外人手資源有限，故需加強應用資訊科技來精簡執法程序。工作小組知悉，警方現正推行試驗計劃，利用電子化系統發出定額罰款通知書，工作小組認為此舉方向正確。工作小組亦認為，政府可邀請資訊科技界或大專院校，因應香港的情況，探索和研發新科技以協助執法。

42. 工作小組留意到大部分短中期措施都會增加駕駛者的財政負擔。然而交通擠塞情況日益惡化，這些措施是有必要的。工作小組考慮過其他方案，但它們均未能如建議措施般能直接有效地控制汽車增長，以確保路面空間得到善用。為配合這些措施，工作小組認為政府

⁷ 根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)和《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)，與交通擠塞相關的違例事項包括非法泊車、在限制區內裝卸貨物或讓乘客上落等。

應該加強教育及宣傳。另外，工作小組亦建議數項長期措施，供政府進一步研究。

長期措施

(a) 檢討泊車政策和發布空置泊車位實時資訊

43. 對於需要駕車出入的人士和商營運輸服務機構，泊車位不可或缺。工作小組認為，提供泊車位時必須審慎地尋求平衡。供應過多或不足皆不可取——如果供應過量，便會誘使駕駛者多用私家車；如果供應不足，則會令非法泊車問題加劇，進一步阻塞交通，令執法資源更形緊絀。

44. 因此，就泊車位的供應量定出合適水平，在管理車輛增長的同時又不至帶來過多負面後果，至為重要。工作小組認為，政府應詳細檢討泊車政策，並充分諮詢各持份者和市民的意見。同時，政府亦應探討如何向非路邊商業停車場的營辦商尋求合作，提供停車場泊位空置情況的資料，使駕駛者無需在附近道路兜圈以尋找可用的泊車位，以致令交通更加擠塞。

(b) 鼓勵於繁忙時間以外在路旁上落貨物

45. 工作小組明白，香港是個發展密度高的城市，商戶確有需要在路旁上落貨物。然而，長時間上落貨或是非法上落貨會阻礙交通。

46. 作為長期措施，工作小組認為，政府應研究如何鼓勵和協助商戶安排於繁忙時間以外在路旁上落貨物，以盡量減少該等活動對道路交通的影響。上述安排可作為電子道路收費試驗計劃的一項措施。在繁忙時間和繁忙時間以外實施不同收費，便可提供誘因，鼓勵商戶於繁忙時間以外在收費區內運送貨物。

(c) 增建泊車轉乘設施

47. 泊車轉乘停車場讓駕駛者先把車輛停放在交通樞紐，然後轉乘公共交通工具。該類停車場通常設於近郊或市中心外圍，從而減少車輛駛進最擠塞的地區。工作小組注意到，本港已有11個泊車轉乘停車場(但不是全部均有高使用率)。民意調查的結果顯示，大多數受訪者贊成增建泊車轉乘停車場，以減少擠塞地區的交通流量。

48. 工作小組明白，在擠塞地區外圍物色適當地點增建泊車轉乘停車場有限制，但仍促請政府探討其可能性。日後推展鐵路項目、市區重建項目和新發展項目時，尤應詳加考慮。政府亦應研究如何提高泊車轉乘停車場的使用量。

49. 泊車轉乘設施亦可提供予單車使用者，鼓勵他們接駁公共交通。工作小組知悉政府一直在新市鎮及新發展區的公共運輸交匯處和港鐵站附近提供單車泊車位。工作小組建議政府在可行的情況下繼續加強這方面的工作。

其他措施

50. 除上述短期、中期和長期措施外，工作小組亦研究過其他措施，大多是關於提供公共交通服務和改善過海行車隧道的交通情況。工作小組未有在本報告中詳加說明這些措施，因為該等議題需要深入研究，而工作小組的研究設有時限，故此不在研究範圍之內。工作小組亦知悉政府已承諾進行所需研究，例如公布開展《公共交通策略研究》，探討本港公共交通系統的多個範疇。

51. 工作小組亦考慮過其他措施，例如車輛配額制度。雖然當中有一部分措施已於其他城市推行，並在紓緩道路交通擠塞方面發揮一定成效，但工作小組認為這些措施相對嚴厲，在現階段未必適合引入香港。儘管如此，工作小組仍欲指出，如本港交通情況在政府採取建議的額外措施後繼續惡化，政府或需考慮這些較嚴厲的措施。由於該等措施備受爭議，政府日後須充分諮詢各持份者和市民的意見。

IV. 羣策羣力

52. 工作小組深信，要解決道路交通擠塞這個極具挑戰性的問題，社會各界必須通力合作。不論是個別道路使用者、業主、商戶、立法會議員或區議員，均與政府攜手合作，為紓緩道路交通擠塞出一分力。

53. 為凝聚社會各界去共同紓緩道路交通擠塞，工作小組認為政府必須制訂有效的宣傳和教育計劃，以宣傳以下兩項重要信息：

- (a) 羣策羣力：要解決道路交通擠塞，每個人的努力都不可少；以及
- (b) 雖感不便但仍值得以大局為重：某些紓緩交通擠塞的建議或會對部分人士造成不便，甚至增加其財政負擔，但卻可造福整個社會，值得推行。

54. 工作小組亦希望指出教育下一代的重要性。不少人小時候都聽過這首交通安全口號，至今仍能引起共鳴：「慢慢走，勿亂跑，馬路如虎口。」教育和宣傳的效果未必能立竿見影，但成效卻能持久。第5章會闡述社會各界可如何攜手協力，解決道路交通擠塞。

結論

55. 香港是世界級的城市，一直竭力維持和提升競爭力。交通便利與否和空氣質素是兩項重要而相關的指標，用以界定一個城市是否適宜居住和具吸引力。因此，工作小組籲請社會各界人士齊心協力解決道路交通擠塞，維持香港的競爭力。

56. 工作小組促請政府研究和考慮本報告所載的建議，並希望政府接納該等建議，在可行的情況下盡快付諸實行。

* * * * *

第 1 章 — 研究

1.1 概覽

1.1.1 本章概述是次研究的背景、交諮會及其為開展是次研究而成立的工作小組的職權範圍和成員名單，以及工作小組如何進行研究。

1.2 背景

1.2.1 香港人煙稠密，要讓客貨運輸暢通無阻，向來須面對重重挑戰。隨著社會發展和經濟活動增加，路面空間的使用日趨頻繁，車輛數目亦見上升。然而，香港道路網絡再作擴展的空間越來越少，已發展市區的情況尤甚。道路交通擠塞經常出現。道路交通擠塞不僅對所有道路使用者造成不便，也令本港經濟活動、環境和生活質素受到損害。

1.2.2 近年來，社會大眾可輕易感受到道路交通問題日趨惡化。從運輸署年度調查所記錄的分區行車速度可見，港島區的平均行車速度在過去十年維持在每小時 20 公里左右，一直屬最低；九龍區和新界區的平均行車速度雖然較高，但已出現下降趨勢，情況值得關注。部分主要道路平日繁忙時間的行車速度更低至每小時 10 公里，僅較成年人每小時 4 至 5 公里的平均步行速度略高。

1.2.3 政府銳意加強紓緩道路交通擠塞的工作。2014 年 3 月，運輸及房屋局局長邀請交諮會進行研究，探究導致本港道路交通擠塞的各種因素，並向政府提出可行的建議，以應付交通擠塞。交諮會表示歡迎，欣然接受這項工作。

1.3 交諮會轄下的工作小組

1.3.1 交諮會於 2014 年 4 月成立工作小組進行研究。工作小組的職權範圍如下：

- (a) 探究導致香港整體道路交通擠塞的各種因素；

- (b) 建議可在合理時間內實施的全港性短、中期可行措施，以紓緩道路交通擠塞情況；
- (c) 提出全港性的長遠方案供政府作進一步研究；以及
- (d) 於2014年12月向交諮會提交報告，經該會討論及同意後向政府提交報告。

1.3.2 工作小組的成員名單，載於**附件 1A**。交諮會的成員名單和職權範圍，則載於**附件 1B**。

1.3.3 工作小組於2014年4月舉行首次會議，並於同年12月初完成相關工作；在八個月的研究期內，共召開了九次會議。工作小組藉審閱文件和開會商議來進行研究，並透過一家經運輸署委聘的獨立市場研究公司蒐集民意¹，以了解市民認為導致道路交通擠塞的成因，以及對各項紓緩措施的接受程度。該公司在2014年7月中至8月中期間，透過電話和面談收集公眾意見。民意調查的結果和所用的問卷，分別載於**附件1C**及**附件1D**。

1.3.4 根據工作小組的職權範圍，其重點工作是探究道路交通擠塞的主要成因和建議全港性的可行措施。這些建議屬額外措施並應可與政府現有措施一併施行，以解決道路交通擠塞。工作小組在制訂建議前，已檢視本港情況和海外經驗，而在提出建議時，亦已考慮民意調查的結果，特別是公眾對各項紓緩交通擠塞措施的接受程度。

1.3.5 這是工作小組的報告，已獲交諮會通過，以提交政府考慮。

¹ 民意調查的目的是要蒐集市民和駕駛者對各類道路交通擠塞問題的概括意見。交諮會認為，如須就某些具體措施收集公眾意見，政府稍後或要進行更深入的調查。

第2章 — 香港的道路交通擠塞情況

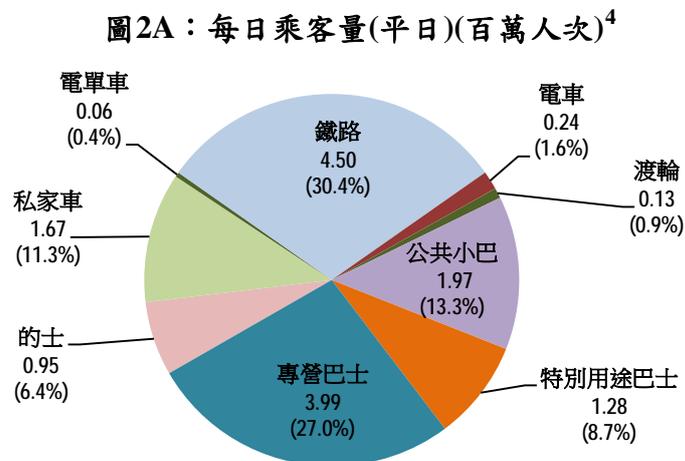
2.1 概覽

2.1.1 本章概述香港的道路交通情況、檢視道路交通擠塞的成因，以及扼述道路交通擠塞所引發的問題。

2.2 香港的道路交通情況

(a) 交通工具

2.2.1 大多數香港人都依賴公共交通工具出行。香港每日總乘客量高達1 480萬人次，其中公共交通系統佔近九成¹。鐵路是整個系統的骨幹，而其他公共交通工具，包括專營巴士、公共小巴、特別用途巴士²、的士、電車和渡輪，則擔當輔助角色。從圖2A所示的每日總乘客量分佈圖可見，路面交通工具佔每日總乘客量的68.7%，因此，保持路面交通暢順至為重要。私家車雖然佔車輛總數很大的比重(約70%)³，但只接載每日總乘客量的11.3%。



¹ 根據運輸署的《2011年交通習慣調查》，公共交通佔每日總乘客量的88.3%。

² 「特別用途巴士」包括公司巴士、學校巴士、邨巴、旅遊巴士、穿梭巴士和跨境巴士等，但不包括公共小巴。

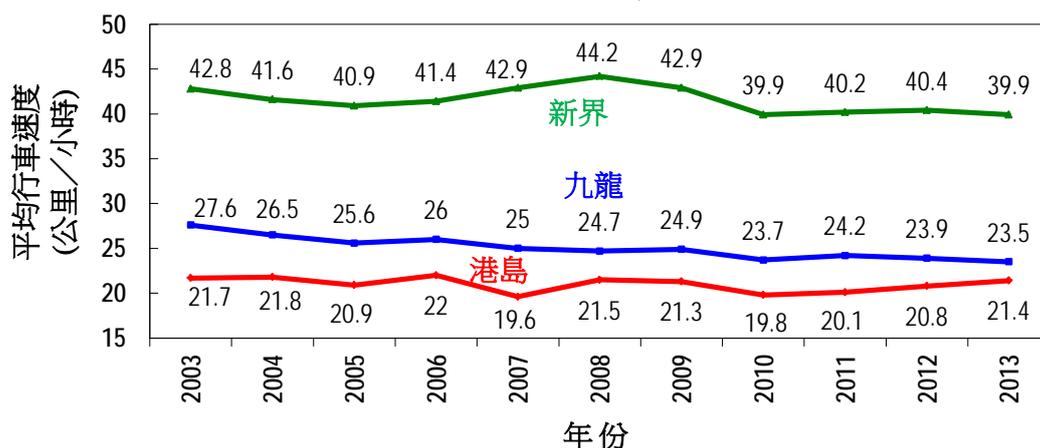
³ 2011年，領有牌照的車輛總數和領有牌照的私家車數目分別為630 281和434 843部。

⁴ 資料來源：《2011年交通習慣調查》。

(b) 行車速度

2.2.2 行車速度是反映交通擠塞程度的指標。圖2B顯示過去十年⁵港島、九龍和新界區平日早上繁忙時間⁶的平均行車速度。

圖 2B：平日早上繁忙時間的平均行車速度
(2003 至 2013 年)



2.2.3 三個地區中，港島區的平均行車速度最低，維持在每小時約20公里，實屬偏低。中區部分交通擠塞最嚴重的路段，更錄得每小時只有接近10公里的平均行車速度⁷。相對而言，九龍區的平均行車速度略高，但卻有下降趨勢——車速由2003年每小時27.6公里，下降至2013年每小時23.5公里。至於新界區的平均行車速度，在實際數值上雖然仍較港島區和九龍區為高，但亦出現下降趨勢，從2003年每小時42.8公里，下降至2013年每小時39.9公里。以上數字顯示，港島區的道路交通擠塞情況嚴重，而九龍區和新界區的擠塞情況則日漸轉壞。

⁵ 運輸署自1987年起每年調查行車速度。2013年的調查記錄了61條路線平日早上繁忙時間(0800至0930時)的行車時間，其中29條位於港島／九龍，32條位於新界。

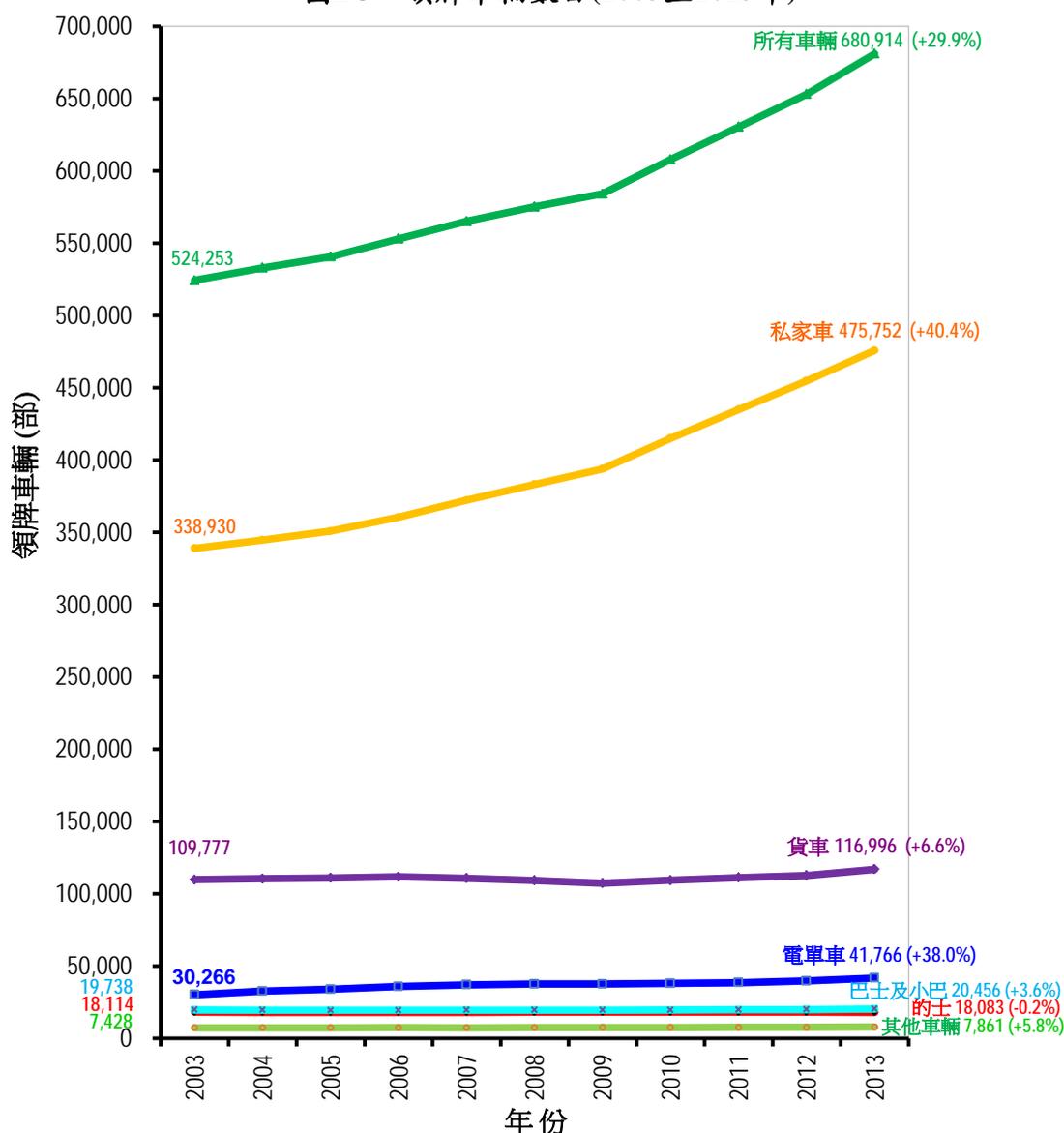
⁶ 運輸署自2003年起每年調查平日傍晚繁忙時間(1700至1900時)的行車速度。2013年的調查包括記錄九條路線平日晚上繁忙時間的行車時間。

⁷ 中區部分路段的行車速度載於附件2。

(c) 車輛數目

2.2.4 車輛數目是導致道路交通擠塞的主因，當公共道路網絡難有進一步擴展空間時尤甚(詳情請參閱第 2.2.12 及 2.2.13 段)。在 2003 至 2013 年間，本港領牌車輛的總數由約 524 000 部增至約 681 000 部，增幅約為 30%。圖 2C 列出 2003 至 2013 年間各類車輛的數目。

圖 2C：領牌車輛數目(2003至2013年)

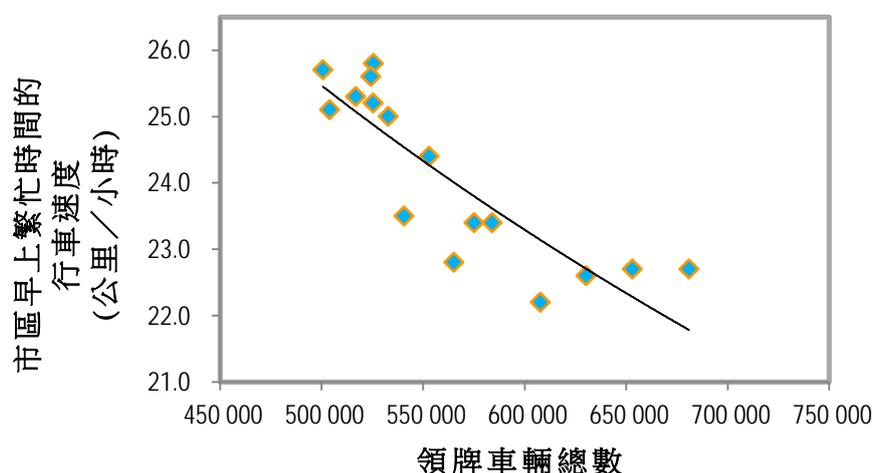


2.2.5 私家車的數目一直為各類車輛之冠，其增長率亦最驚人。過去十年，私家車的數目增加了約40%，遠超領牌車輛總數的增長率(約30%)。事實上，私家車數目的增長佔同期領牌車輛總數的增長約87%。此外，私家車佔領牌車輛總數的比率亦不斷上升，在2013年已達70%；截至2014年9月，私家車的按年增長率達4.6%的極高水平，遠超總車輛數目錄得3.4%的按年增長率。

2.2.6 相比之下，巴士及小巴的數目在2003至2013年間只錄得溫和的增長，由19 738部增至20 456部(+3.6%)。與同期人口增長相比(由2003年的676萬人增至2013年的722萬人，增長率為6.8%)，上述增長率相對輕微。另外，本港經濟在2003至2013年有顯著增長，本地生產總值由12,570億元上升69%至21,250億元，但對本港經濟擔當重要角色的貨車，只錄得溫和的增長率(+6.6%)。與巴士、小巴及貨車數目的增長率相比，私家車數目在2003至2013年間的增長率(+40%)實屬偏高，情況值得關注。

2.2.7 車輛數目與市區行車速度之間亦有明顯的關係⁸，就圖2D所示，當車輛數目增多時，道路網絡上會有更多車輛行駛，平均行車速度便隨之下降，加劇交通擠塞。

圖2D：歷來車輛數目與市區行車速度之間的關係



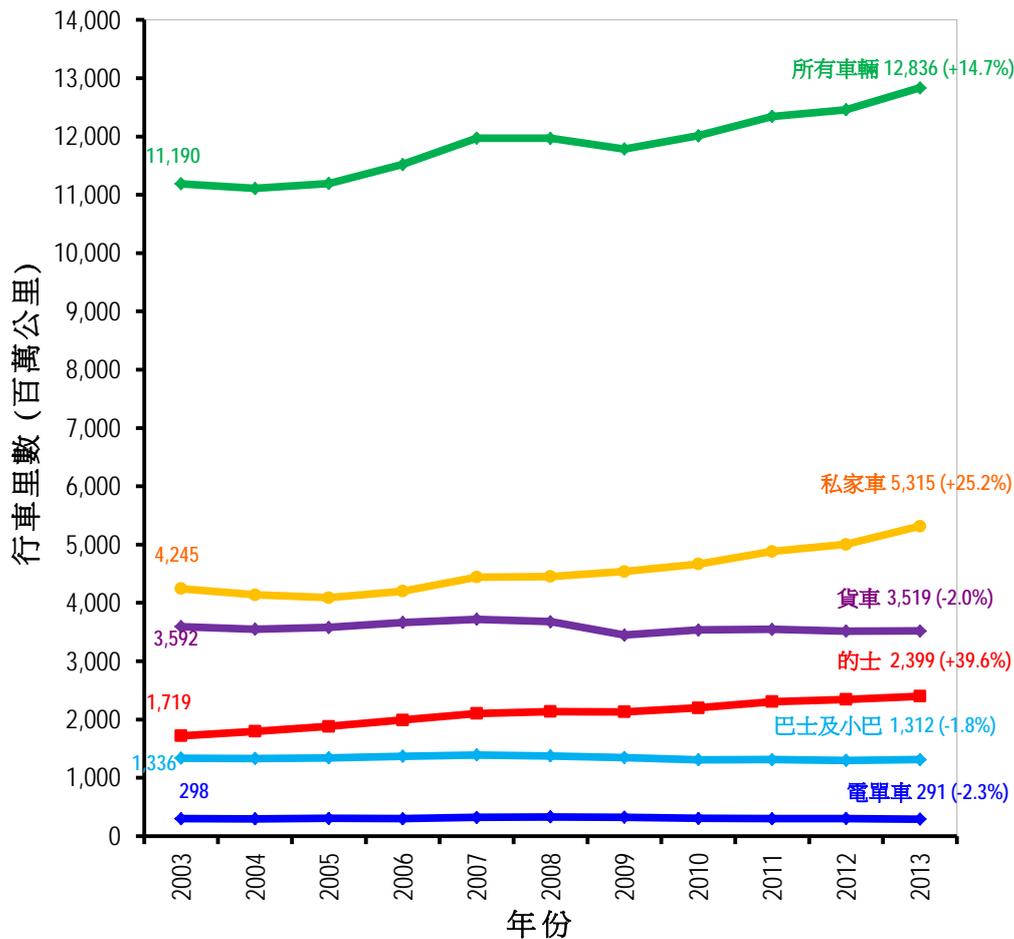
(d) 車輛使用情況

2.2.8 當領有牌照的車輛數目越多，路面車輛數目亦會增加。車輛的總行車里數是反映車輛使用量的指標。

2.2.9 圖2E顯示2003至2013年間，按車輛類別劃分的每年行車里數。在這段期間，私家車的每年行車里數上升了25%，佔所有車輛的每年總行車里數增長的65%。貨車、電單車、巴士和小巴的每年行車里數在過去十年大致保持穩定，而的士之使用量則與香港的經濟表現有非常密切的關係。

⁸ 由於市區的交通擠塞情況較為嚴重，加上市區可擴展道路網絡的空間與新界相比更為有限，因此在考慮行車速度與車輛數目的關係時，只參考了市區的行車速度。

圖2E：按車輛類別劃分的每年行車里數(2003至2013年)



(e) 主要道路的車輛組合

2.2.10 私家車不單在車輛總數和車輛總使用量中佔最大比重，也是使用有限路面空間最多的車輛類別。表2A列出2013年20條主要道路早上繁忙時間的車輛組合，當中所有的隧道和大部分主要道路，私家車都佔最大比重，約40%至70%不等。

2.2.11 巴士和小巴⁹佔用路面的比例大致介乎低至中等之間。除彌敦道外，巴士和小巴只佔主要道路總交通流量約5%至25%不等，但巴士和小巴的載客量高，約佔每日總路面乘客量的71%(參閱第2.2.1段)。相反，私家車佔用主要道路的大量空間，但卻只接載每日總路面乘客量的16%，顯然是效率較低的載客工具。

⁹ 巴士和小巴包括專營巴士、特別用途巴士和公共及私家小巴。

表2A：20條主要道路早上繁忙時間的車輛組合(2013年)¹⁰

	私家車	的士	貨車	巴士和小巴	電單車
東區走廊	37%	24%	27%	9%	3%
干諾道中	22%	45%	6%	25%	2%
夏慤道	44%	34%	11%	9%	2%
金鐘道	36%	37%	6%	20%	1%
香港仔隧道	46%	16%	17%	18%	3%
海底隧道	48%	7%	24%	14%	7%
東區海底隧道	56%	18%	15%	7%	4%
西區海底隧道	51%	20%	11%	16%	2%
漆咸道北	39%	20%	21%	15%	5%
公主道	62%	15%	12%	7%	4%
太子道西	43%	24%	15%	17%	1%
彌敦道	24%	16%	16%	42%	2%
西九龍公路	48%	18%	18%	13%	3%
龍翔道	44%	17%	27%	7%	5%
獅子山隧道	57%	8%	21%	12%	2%
大老山隧道	59%	13%	15%	10%	3%
大埔公路 - 馬料水段	69%	13%	7%	10%	1%
吐露港公路	58%	7%	28%	5%	2%
屯門公路	44%	7%	34%	12%	3%
將軍澳隧道	51%	15%	22%	8%	4%

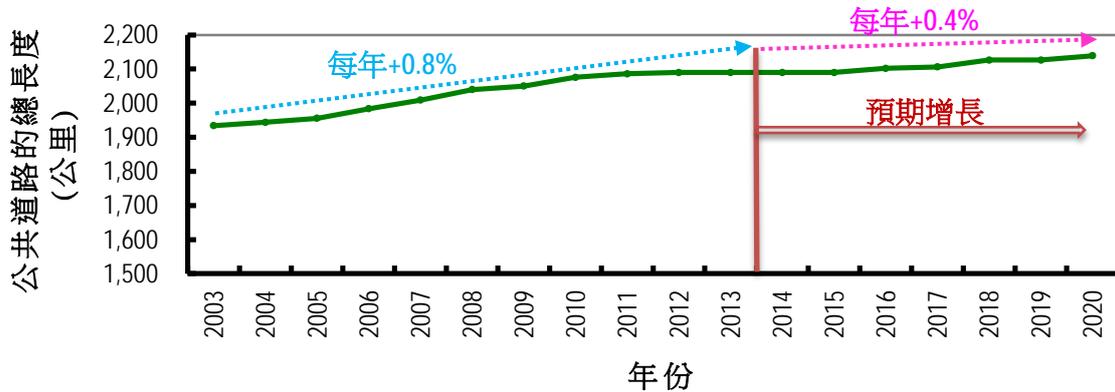
註：粗體的數字表示其為佔用該條道路比率最高的交通工具。

(f) 香港的公共道路

2.2.12 興建道路通常與城市發展同步進行，不論是為城市未來的發展而鋪路，或是為了配合道路使用量增長，政府也會築路。香港的道路網路實際上已頗為四通八達，圖2F顯示自2003年起公共道路總長度的增長。

¹⁰ 資料來源：《運輸署交通統計年報(2013年)》。

圖2F：2003年起公共道路的總長度



2.2.13 八、九十年代道路網絡曾大幅擴展，當中包括新機場及相關工程項目。2003至2013年間，公共道路的增長有所放緩，總長度每年平均增長率為0.8%。目前正在興建或規劃中的新道路工程數目有限¹¹，至2020年，道路的總長度按年增長率估計會下跌至0.4%左右，遠低於目前車輛每年約3.4%¹²的增長率。不少主要幹道及已發展地區的道路已經常出現交通擠塞，如中環的德輔道中及遮打道、尖沙咀的金馬倫道等。由於土地和環境所限，擴闊或改善已發展地區的道路或路口會遇到很大的困難(參閱第2.3.3和2.3.4段)，單靠興建新道路來分流交通並不能長遠持續。因此，若不控制車輛增長，交通情況只會繼續惡化。

2.3 道路交通擠塞的成因

2.3.1 根據2014年進行的民意調查，大多數市民(68%)，尤其是駕駛者(82%)，認為香港的道路交通擠塞情況屬中等至嚴重程度。這與上文第2.2節闡述的各項指標，例如行車速度下降及車輛使用量上升等相吻合。

¹¹ 新工程項目包括港珠澳大橋香港接線、中環灣仔繞道、屯門至赤鱸角連接路，以及蓮塘／香園圍口岸與粉嶺公路之間的連接路等。

¹² 截至2014年9月，車輛總數的按年增長率為3.4%。

2.3.2 引致道路交通擠塞的經常性成因¹³大致可分為以下五類：

- (a) 增建路面運輸基礎設施的空間有限；
- (b) 過多車輛在路上行駛；
- (c) 道路使用者爭相使用路面空間；
- (d) 管理及執法問題；以及
- (e) 道路工程。

(a) 增建路面運輸基礎設施的空間有限

2.3.3 雖然本港的公共道路網絡在過去數十年有所擴展，但未來興建新道路的機會將比以往少，尤其是在發展稠密的市區，進一步擴展道路網絡的空間非常有限。市區的擁擠環境為策劃及興建新主要公路帶來限制，甚或令這類工程無法推展。礙於市區空間有限，加上對填海的限制和對景觀影響的關注，要落實興建新道路(如興建中的中環灣仔繞道)，已日益困難。此外，在市區興建新道路所涉及的環境問題，如空氣質素及噪音等，也變得更難克服。在2014年1月起生效的新空氣質素指標，為規劃新道路定下更嚴格的環保規定。市民越來越期望政府築路時及道路啟用後，可盡量減少甚或避免對環境構成影響。所以，多個擬建的道路項目，例如連接堅尼地城與香港仔的沿海公路(即四號幹線)，以及連接新界西北與北大嶼山的主要公路(即十一號幹線)亦因公眾的反對而擱置。

2.3.4 在進行地區性道路改善工程，例如擴闊路口和興建行車天橋、行人天橋和隧道等設施時，也同樣會遇到上述限制。這些工程還會受其他因素制肘，包括空間有限、地下公用事業設施擁擠、景觀影響、環保考慮，以及施工期間對交通的影響等。公眾的意見，尤其是駕駛者與行人的意見，往往出現分歧¹⁴。以往有不少例子是路口改善計劃因無法取得公眾的支持和共識而不能推行。結果即使相關路口的交通流量已接近飽和或甚至超出負荷，問題仍未能解決。在一些特別擠塞的

¹³ 非經常性成因指不會經常在特定時間和地點出現，包括佔用路面及／或產生額外交通流量的大型活動(如公眾遊行、大型節慶及體育活動，如馬拉松等)、突發事件(如交通意外、車輛故障、水管爆裂等)，以及惡劣天氣。這些成因並不是本研究的重點。

¹⁴ 例如，駕駛者及行人同時希望在燈號循環中，延長其綠燈時間。

地區，某些路口的車龍甚至會阻塞上游的路口，有時可引致附近一帶的道路網絡出現連鎖擠塞反應。

2.3.5 由於市區的空間有限，要提供足夠泊車位也相當困難。近年來，泊車位的供應已遠遠追不上急劇增加的車輛數目¹⁵。在2013年，全港共有475 800部領牌私家車，但住宅泊車位只有約397 000個¹⁶。不論在住宅或非住宅區，非法泊車已導致道路擠塞，並成為社會日益關注的問題。

(b) 過多車輛在路上行駛

2.3.6 路面上未能增建更多運輸基礎設施，一方面會減低其容車量，但另一方面有意見認為，興建更多道路會促使車輛數目增加，同時吸引更多使用車輛。民意調查結果顯示，一般市民及駕駛者均認為，路面上行駛的車輛數目過多，是導致交通擠塞的其中一個主要因素，而他們亦支持減少私家車的數目。與此同時，過去十年間，雖然私家車載客量低，但數目增加了約40%，增長遠高於同期其他車輛的總增幅（即11%）。香港擁有發展完善和收費合理的公共運輸系統，每天接載約90%的乘客人次。有別於其他海外國家及城市，香港絕大多數市民並非居住在公共交通工具難以到達的偏遠地區，因此在本港擁有和使用私家車並非基本或必然的需要。

2.3.7 由於某些巴士路線載客量偏低，不少市民認為可減少專營巴士的數目。因為專營巴士體積龐大、佔用路面的空間較多，若其載客量低，或會成為低效率的交通工具。但部分載客量偏低的巴士車程是有其重要性的¹⁷，例如巴士接近尾站時，大部分乘客已經下車，但巴士仍須接載餘下乘客前往總站。有關政府推行巴士路線重組的工作詳情，請參閱第3.5.12至3.5.17段。至於其他車輛類別，貨車對支持本港經濟有著重要的角色，而公共小巴和的士則比私家車及巴士佔用較少路面空間。民意調查的結果顯示，市民普遍滿意這些車輛佔用道路的比率，較少受訪者認為需要減少它們的數目。

¹⁵ 在2003至2013年間，私家車的數目增加了40%，但同期住宅私家車泊車位只錄得14%的增幅。

¹⁶ 此處只計算住宅夜間泊車位數目。

¹⁷ 有需要在乘客需求、巴士營運效益、道路交通狀況及環境效益等各方面取得平衡。

(c) 道路使用者爭相使用路面空間

2.3.8 除了有過多車輛在路上行駛外，部分地區經常會出現不同道路使用者爭相使用路面空間的情況，減低道路容車量，阻礙交通，造成交通擠塞。這些活動通常包括：

- (a) 貨車上落貨；
- (b) 巴士、公共小巴、旅遊巴士、的士及私家車上落客；以及
- (c) 車輛在道路上兜圈以尋找路旁泊車位。

2.3.9 工作小組明白，尤其是在已發展地區的建築物內，往往因為沒有足夠的非路旁上落客貨設施，令上落客貨需在路旁進行。然而這些活動可能會阻礙交通，形成車龍，並影響到主要路口及繁忙道路的交通。例如尖沙咀漆咸道南及梳士巴利道在旅客觀光的繁忙時段，有些旅遊巴士會長時間等候乘客和違法泊車，影響交通。

(d) 管理和執法問題

2.3.10 為盡量善用有限的路面空間，運輸署實施了不少交通管理措施(在第3章詳加闡釋)。不過，不管措施的設計如何能對症下藥，其成效仍取決於道路使用者是否守法。違例泊車、雙行泊車、在限制區上落客貨、長時間在非限制區上落客貨或把車停在路口黃色方格等違規行為，都會減低道路容車量或阻礙交通。因此，交通管理措施必須輔以有效的執法工作，以阻嚇違規行為。就與交通擠塞相關的違例事項而言，儘管過去十年警方發出的定額罰款通知書數目增加了約98%，但公眾普遍認為執法未夠嚴厲，認為警方必須加強執法。

2.3.11 工作小組注意到近年警方須調配人手應付其他職務，例如因公眾集會日增所帶來的人潮管制及管理工作，以及其他有關安全的違例事項。因此較難優先對與交通擠塞相關的違例事項執法。

2.3.12 政府自1994年成功修訂法例，將與交通擠塞相關的違例事項的定額罰款上調以來，綜合消費物價指數已上升了40% (即1994至2013年間)。相關的罰款已隨時間流逝，失去其阻嚇作用，影響了執法工作的成效。

(e) 道路工程

2.3.13 道路工程在香港十分常見，除了佔用路面外，有時候亦會導致或加劇道路交通擠塞。根據民意調查結果，一般市民和駕駛者都認為道路工程是導致道路交通擠塞的其中一個主因。

2.3.14 雖然道路工程有時會造成滋擾和導致道路交通擠塞，但對社會卻是非常重要的。道路工程包括改善和維修該路段或其地底的公用事業設施(如水管、排水渠、氣體喉管、供電及電訊電纜等)。進行基建項目亦可能涉及道路工程。

2.3.15 如將道路工程安排在車流較少的晚間進行，雖可減少對交通造成的影響，但卻會對市民造成其他不必要的滋擾，最明顯的就是產生過量噪音。某些道路工程，例如修補爆裂的水管，亦須即時進行。因此，要減少道路工程對道路使用者造成的阻礙，最重要是妥善協調鄰近的不同道路工程。政府已實施挖掘准許證制度，管理道路工程，有關詳情載於第3章。

2.4 道路交通擠塞的後果

2.4.1 道路交通擠塞不但會影響個別駕駛者，更會對整個社會造成不便，構成有形及無形的成本。

(a) 增加出行時間及成本

2.4.2 不論是私家車司機或其乘客，又或是路面公共交通工具的乘客，所有道路使用者均普遍認為，交通擠塞最明顯的後果是增加出行時間。除了因交通擠塞而浪費時間外，許多市民亦因未能掌握行程所需時間而須預留更多時間出行。若遲到的後果很嚴重(如上班遲到受罰、出席重要會議時遲到，以及損失生意機會等)，預留的時間便需相應加長。如沒有交通擠塞，這些額外出行時間及預留時間將可用於對經濟有貢獻的活動或經濟範疇以外的活動上，如工作、會議、聯誼、運動、看電影和休息等。

(b) 其他有形的成本

2.4.3 除了第2.4.2段所論述的個人成本外，道路交通擠塞亦會影響商業運作，尤其是運輸服務業及路面公共交通營辦商。當營商者未能準時送達貨件或提供服務時，他們可能要承擔額外的存貨和物流開支，甚至須作出賠償。

2.4.4 堵車時，車輛須不時停車，在且行且停的情況下，車輛的耗油量會增加，以致駕車的整體成本上升。此外，車輛會因此須更頻繁地維修及保養，而路面亦會加速耗損，增加維修保養費用。

(c) 無形的成本

2.4.5 道路交通擠塞亦會帶來以下無形的後果，所牽涉的代價可以非常高：

- (a) 交通擠塞所引致的車龍會令路邊空氣惡化，不但危及公眾健康，更會影響市民的生活質素及香港作為國際大都會的形象，削弱香港對海外公司在港設立區域總部／分公司的吸引力；
- (b) 交通擠塞很多時會阻礙緊急車輛行駛，延誤其處理事故；以及
- (c) 車輛數目急劇增加，令非法泊車問題日趨嚴重。本港市區有很多狹窄的街道，若這些街道、行人路或緊急通道出入口前出現非法泊車，可以引起嚴重的後果，甚至會構成公眾安全問題。

* * * * *

第3章 — 現時處理道路交通擠塞的措施

3.1 概覽

3.1.1 本章概述政府現時為紓緩道路交通擠塞所實施的措施。

3.2 現行措施

3.2.1 工作小組研究了一系列可紓緩道路交通擠塞的措施，當中包括政府一直推行的措施，而這些現行措施大致可分作以下兩類：

- (a) 工作小組審視後認為政府應繼續推行和定期檢視成效的措施，本章會對這些措施作簡單匯報；以及
- (b) 工作小組認為應予加強的措施。第4章會一併討論這些措施及其他建議。

3.3 運輸政策

3.3.1 工作小組察悉，政府的運輸政策目標，是提供一個能維持合理客貨流通的運輸系統，以可持續發展方式支持經濟增長和滿足市民需要。政府一直三管齊下，處理道路交通擠塞：

- (a) 改善交通基建；
- (b) 擴展和改善公共交通系統；以及
- (c) 管理道路的使用。

3.4 改善交通基建

3.4.1 香港一直將運輸和土地用途綜合規劃。多年來，政府建設了龐大的道路網絡及其他運輸基礎設施，滿足市民出行和進行各種社會經濟活動的需要。不過，土地是香港彌足珍貴的資源。一如第2.3.3至2.3.5段所述，地理、環境和社會上的種種問題限制了本港道路的增長，難以應付車輛數目不斷增加。在經常出現嚴重交通擠塞的市區，這項挑戰尤其嚴峻。

3.4.2 因此，發展一個完善的鐵路系統作為本港公共交通系統的骨幹，是改善運輸基建的關鍵。現時，全港鐵路的總長度約為218公里。當正在興建的五個鐵路項目¹在2021年全部完成後，鐵路網絡總長度將超過270公里，服務覆蓋超過70%人口居住的地區。2014年9月，政府公布《鐵路發展策略2014》，建議推行另外七個鐵路項目²。到了2031年，鐵路網絡將擴展至超過300公里。當所有項目完成後，鐵路網絡預計可服務全港約75%的人口。

3.4.3 為輔助鐵路發展和減少使用路面交通作短途代步，政府已加大力度擴展和改善行人設施，例如興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統，鼓勵市民步行往返距離較近的地方。就縱向連接方面，連接德輔道中和干德道的中環至半山自動扶梯連接系統，以及連接第三街和般咸道的正街自動扶梯連接系統，已分別在1993和2013年啓用，為有關地區提供舒適方便的行人通道。另外，沙田至中環綫(下稱「沙中綫」)項目和觀塘市中心重建項目現正建造兩個行人連接系統，即慈雲山行人通道系統和月華街行人連接系統。

3.4.4 而橫向連接方面，政府在新發展區已加入合適的行人設施，加強其與鄰近地點的連繫。連接位於佐敦谷的彩盈邨及彩福邨與九龍灣香港鐵路(下稱「港鐵」)站的行人天橋，以及啓德發展區³的行人連接設施就是兩個典型的例子。在許多市區的中心地帶(如尖沙咀)，政府亦已提供完善的隧道網絡，以改善步行環境。為進一步便利市民(尤其是長者)，政府已為部分行人通道加設無障礙通道設施。工作小組支持政府繼續沿著此方向工作。改善步行的環境及加強各地點的連繫或可鼓勵駕駛者步行，減少對汽車的依賴。

¹ 五個鐵路項目包括西港島綫、南港島綫(東段)、觀塘綫延綫、廣深港高速鐵路(香港段)及沙中綫。

² 七個鐵路項目包括北環綫及古洞站、屯門南延綫、東九龍綫、東涌西延綫、洪水橋站、南港島綫(西段)及北港島綫。

³ 啓德發展計劃將會興建新的或加強現有的行人設施，包括隧道、天橋和行人路。

圖 3A：第三街與般咸道之間的正街自動扶梯連接系統



正街自動扶梯連接系統

3.4.5 有些人提倡以單車替代機動交通工具。儘管騎單車有環保效益，但本港市區道路普遍擠迫和繁忙，加上上落客貨活動頻繁，實在難以在不影響交通或道路使用者安全的情況下，在市區騰出合適地方興建單車徑。在行車道上騎踏單車的人士，亦會較容易因交通意外而受傷。2013年間，便有超過1 000宗涉及單車在行車道上發生的交通意外。因此，政府一般不鼓勵市民在市區以單車作為交通工具。相對於市區，交通流量密度較低的新市鎮或新發展區，較有條件讓單車作短途代步。就此，政府一直致力在新市鎮及新發展區締造「單車友善環境」，通過發展新的單車徑網絡和改善現有單車徑及單車停泊設施等，讓市民可以單車作短途代步或康樂用途。

3.4.6 儘管擴展現有道路網絡有不少限制，但工作小組得悉，政府會繼續檢討和研究興建新道路或改善/擴闊現有道路的可能性，以應付社會和經濟發展的需要。興建中的策略性道路工程包括中環灣仔繞道、屯門至赤鱗角連接路、港珠澳大橋香港接線、蓮塘／香園圍口岸與粉嶺公路之間的連接路、以及吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程—第二期等。這些項目的總預算約為1,400億元。另外，正在積極策劃的多項策略性道路包括屯門西繞道、中九龍幹線，以及將軍澳—藍田隧道等。

3.4.7 除了上述的策略性道路工程外，政府亦會繼續把握適當的時機，改善地區性道路網絡及行人設施。有關的改善措施包括重建時把建築物後移以擴闊道路、進行路口改善工程，以及提供直接與新發展或重建項目相連的分層行人設施等。在過去三年，已完成或正在進行中而相對大規模(每項工程費用超過3,000萬元)的改善工程約有20個，而這些項目的總預算約為25億元。

3.4.8 然而，單靠興建更多路面交通基礎設施並不足以解決道路交通擠塞。此舉甚至會令駕駛者增加使用車輛，導致車輛數目增長。

3.5 擴展和改善公共交通系統

3.5.1 香港的公共交通系統為全球最具效率之一⁴，滿足市民出行需求的能力及優質的服務向來備受稱譽。

3.5.2 工作小組得悉，政府在完成《鐵路發展策略2014》後，已宣佈展開《公共交通策略研究》，就關於鐵路以外的公共交通服務的事進行檢討。工作小組認同，在鐵路網絡擴展的同時，需要研究如何促進其他非鐵路服務的優勢互補，以進一步提升公共交通服務。

3.5.3 同時，工作小組亦得悉，政府已採取多項措施以繼續擴展和提升公共交通系統。工作小組認為，這些措施應繼續推展，並定期作檢討。這些措施扼述於下文。

(a) 提升公共交通的吸引力

(i) 為新發展項目提供新服務

3.5.4 工作小組得悉，政府一直有監察公眾對公共交通服務的需求。為應付市民不斷轉變的交通需求，運輸署每年會更新未來五年的主要規劃數據，從而規劃專營巴士和專線小巴的服務。這些數據包括按地區劃分的人口轉變、公營房屋發展項目的入伙時間，以及新基建項目的啓用日期。運輸署每年會根據最新的規劃數據，與專營巴士公司共同制定巴士路線發展計劃，並諮詢區議會的意見。除此之外，運輸署會按需要特別為個別主要發展項目或大型基建項目制訂公共交通服務計劃。每當有新發展項目，政府會配合乘客的需要，安排新路線及／或加強現有服務。就大型的發展項目而言，政府會同時引入多種公共交通服務以滿足不同乘客的需要。配合擬議的公共交通服務，新發展項目亦會預留充足地方興建包括公共運輸交匯處在內的設施。以新落成位處啓德的公共屋邨為例，現時該處設有專營巴士服務。為進一步提升公共交通服務，該處在短期內將會增設新專線小巴路線，未來亦會連接至港鐵沙中綫。同樣地，安達臣道房屋發展計劃中的新公共屋

⁴ 根據國際顧問公司Arthur D. Little所編製，用以計算城市出行的方程度的「城市流動指數」，香港位居全球之冠。

邨在2015年年底入伙時，除了專營巴士服務外，亦會設有專線小巴服務。根據《鐵路發展策略2014》，東九龍綫將會沿著觀塘北部運行，連接觀塘綫（及未來沙中綫）的鑽石山站和將軍澳綫的寶琳站，以服務彩雲、順天、秀茂坪及寶達等人口稠密的地區，以及該區現有興建的大型發展項目。為配合在安達臣道／秀茂坪地區已規劃的發展，作為規劃參考，東九龍綫初步建議的落實時間為2019至2025年。項目的實際落實事宜，須取決於在詳細規劃階段進行的技術和財務研究，以及公眾諮詢。

(ii) 提升公共交通服務的效率

3.5.5 工作小組得悉，政府一直與公共交通營辦商致力提高公共交通服務的效率。以專營巴士服務為例，普遍會有多於一組的巴士路線往來同一出發點及目的地(如一組設有較少中途站，而另一組則會在較繁忙的地區穿梭)，為有不同需要的乘客提供服務。為減少脫班及延誤，運輸署與巴士公司成立了工作小組，研究個別地點的交通管理措施，以便利巴士的運作。運輸署亦一直積極檢討個別巴士路線的行車時間、服務班次及車輛調配，以更有效滿足乘客需求。

3.5.6 鐵路服務方面，政府除了計劃擴展鐵路網絡(請參閱第3.4.2段)，亦密切監察香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)的服務。現時，港鐵公司已在訊號系統可負荷的情況下加密班次，並實施了多項措施，例如調派月台助理維持乘客上落列車的秩序，讓月台和列車上的乘客更平均分布(例如鼓勵乘客移入列車車廂中央)，使繁忙時段的乘客人流更暢順，提升列車的運作效率。在未來數年，港鐵網絡中數條路綫，例如港島綫、荃灣綫、觀塘綫及將軍澳綫的訊號系統將相繼進行提升工程。當工程在2022年完成後，這些鐵路綫的列車班次及載客量均會有所增加。另外，現時所有行走港鐵路綫(不包括輕鐵)的列車車廂，皆以每平方米平均可站立最多六人作為設計標準，以計算車廂內的設計可載客量。即使列車乘客密度達到這個水平，鐵路仍然能安全運作。然而，由於現時乘客的乘車習慣有所轉變(例如越來越多乘客在車箱內閱讀報章或使用流動電子產品，以致佔用較多個人空間)，令到在最繁忙的路段及時段行走的列車只能達到每平方米站立約四人，而非六人的乘客密度。有見及此，四條興建中的新本地鐵路綫，包括西港島綫、南港島綫(東段)、觀塘綫延綫和沙中綫的服務水平，將以每平方米站立四人的乘客密度為服務基準。

(iii) 紓緩擠迫情況

3.5.7 很多海外城市的公共交通服務都有不同形式的按時段收費的安排，例如在繁忙時間收取附加費和在非繁忙時間提供折扣，以分散市民於繁忙時間對公共交通服務的需求。在香港，港鐵公司自2014年9月起推出「早晨折扣優惠」試驗計劃，為期九個月。在試驗計劃下，持有成人八達通的乘客在星期一至五(公眾假期除外)早上7時15分至8時15分期間，於29個核心市區車站的任何一個出閘，便可享有七五折車費優惠。港鐵公司會在試驗期結束後檢討計劃的成效。

(iv) 巴士優先使用道路措施

3.5.8 巴士專線和巴士專用入口已在本港廣泛實施多年。這些措施可改善巴士的行車速度和服務穩定性，從而鼓勵更多市民使用巴士服務。目前，運輸署在全港共設有超過23公里巴士專線和16個巴士專用入口。工作小組認為，政府在研究是否可實施更多巴士優先使用道路措施時，須小心考慮這些措施對其他交通工具(特別是其他公共交通營辦商)和道路擠塞的影響。政府並繼續監察現行措施的成效以及引入新巴士優先措施的需要。

(v) 改善公共運輸交匯處

3.5.9 運輸署一向有定期監察和改善公共運輸交匯處的設施。截至2014年10月，政府轄下共有59個有蓋公共運輸交匯處。這些交匯處在設計、通風、照明等方面，都按照當時的相關指引和標準建造。運輸署在可行和資源許可的情況下，一直致力提升交匯處的候車環境和設施。在2010至2013年間，政府已完成45個交匯處的改善工程，當中包括改善通風／照明系統、設置無障礙通道、安裝液晶體顯示屏以提供路線資訊、改善候車處鐵欄／護欄，以及整修乘客通道／乘客候車島。

(vi) 更妥善發放資訊

3.5.10 運輸署亦鼓勵專營巴士公司適時向乘客提供服務資訊。例如城巴公司透過公司網站和智能電話提供其機場路線(即「A」線)的實時巴士到站資料，而九龍巴士(一九三三)有限公司和龍運巴士有限公司亦已在屯門公路巴士轉乘站安裝巴士到站時間預報系統。該預報系統啓用至今相當可靠，但由於涉及較大的投資和營運費用，巴士公司在考慮是否擴展使用同類系統時，須衡量乘客的需要和成本效益。

圖3C：屯門公路巴士轉乘站的巴士到站時間預報系統



(vii) 增強對有特殊需要乘客的服務

3.5.11 巴士公司亦已實施其他服務提升措施，例如設置無障礙及方便長者的設施(包括在某些指定巴士型號的梯間設置雙扶手)，為乘客提供更安全及舒適的環境。工作小組理解，政府會繼續與公共交通營辦商合力推出其他服務提升措施。

(b) 重組巴士服務

3.5.12 專營巴士是最多人使用的路面公共交通工具。本港在過去多年已建立完善的巴士網絡，但隨著鐵路網絡擴展，部分巴士路線的吸引有所下降，在非繁忙時間或甚至繁忙時間的乘客量均偏低。大量載客量偏低的專營巴士在路面上行走，會引致道路交通擠塞。自2013年起，政府已加大力度推動巴士路線重組，以提升巴士網絡的效率。在2013年，全港共取消或合併了15條乘客需求偏低或行車路線大幅重疊的巴士路線，縮短了4條巴士路線，並減少了約共100條巴士路線的班次。當中節省的資源已用作開設7條新巴士線，以及增強其他路線的服務。因此，巴士路線重組如推行得宜，將可減少不必要的車流，有助紓緩交通擠塞。通過巴士路線重組，全港專營巴士在過去十年間(2004至2013年)由大約6 000部減至5 800部。

3.5.13 專營巴士公司每年會按巴士乘客需求的預測，通過向政府提交路線發展計劃提出服務調整建議，當中或包括開辦新路線、增加班次或延長服務時間，以及縮減班次、縮短路線或取消或合併路線等建議。運輸署會在實施服務調整建議前，就各區的路線發展計劃諮詢相關區議會。

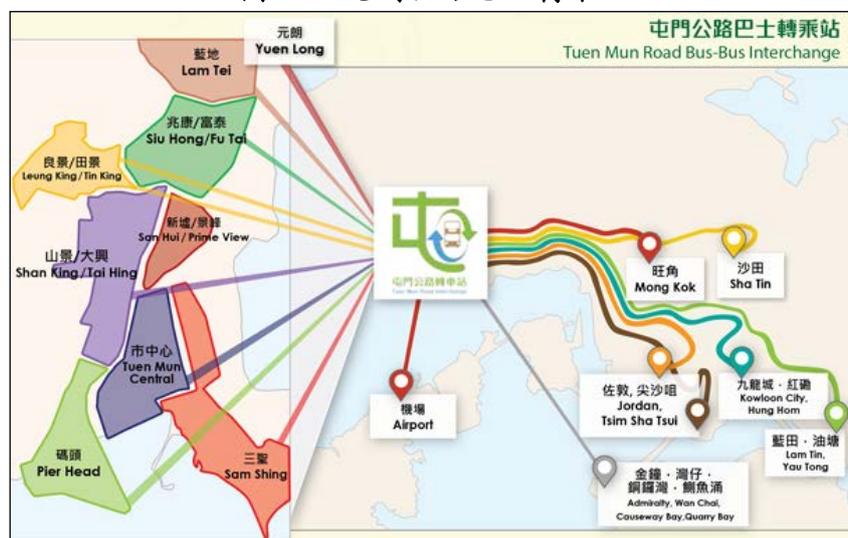
3.5.14 政府與專營巴士公司近年積極以「區域性模式」推動巴士路線重組，即以一個地區(而非個別路線)作為基礎，以宏觀的角度檢視及重組巴士服務。為個別區域或地區制定巴士路線重組計劃時，亦會考慮增設新的巴士轉乘計劃或改善現有的計劃，以提供更多路線選擇和更吸引的票價優惠。此外，通過縮減班次、更改路線，以及取消或合併重疊和使用量偏低的路線，巴士公司可利用所節省的資源因應乘客的需要開辦新路線或增加現有服務的班次。為鼓勵更多乘客使用巴士轉乘計劃，政府與巴士公司亦有探討在主要地點提供更具吸引力的票價優惠以及更完善的轉乘設施。政府分別在2013年8月和9月起，在北區及屯門分階段實施獲當區同意的重組計劃。此外，在2014/15年的路線發展計劃中，元朗、大埔、青衣及沙田區亦以「區域性模式」進行重組。重組計劃已在2014年8月分階段實施，預計可在2015年上半年完成。在所有計劃完成後，巴士網絡的效率將會得到提升，並更能滿足乘客的需求。下一步，運輸署及專營巴士公司將會推動九龍市區的重組工作。

3.5.15 整體而言，政府大力推行巴士重組計劃並不容易得到地區及市民的全面支持。重組計劃令部分乘客需要改變其出行習慣(如由過去的點對點服務改為須在中途轉乘)而不受他們歡迎是可以理解的。事實上，政府往往須與區議會經多輪磋商，有時需修改計劃，才能落實巴士路線重組計劃。隨著北區及屯門實施了巴士路線重組，市民普遍對巴士路線重組的好處有更深入了解，有助在日後實施重組計劃時取得市民的支持。

3.5.16 為推動巴士路線重組，運輸署一直積極策劃新的巴士轉乘站，以提升服務效率。例如，在小欖屯門公路(往九龍方向)的巴士轉乘站及大欖角屯門公路(往屯門方向)的巴士轉乘站，分別在2012年12月及2013年7月啓用。現時共有24條巴士路線途經該兩個轉乘站，為屯門/元朗和青山公路一帶的居民提供便利的巴士轉乘設施。自轉乘站啓用以來，有兩條巴士路線在重組屯門巴士網絡後已取消，但乘客可利用轉乘服務前往更多目的地。工作小組得悉，屯門公路兩個轉乘站受乘客歡迎，現時往九龍方向及往屯門方向的轉乘站每日平均分別約有10 000和

14 000人次使用。有見效果理想，政府已著手與巴士公司研究利用現有的巴士總站或巴士站，增設更多巴士轉乘站，不過礙於空間所限，其規模會較小。

圖3D：屯門公路巴士轉乘站



3.5.17 新鐵路啓用後會影響乘客目前的出行模式及不同公共交通工具的使用情況。為了更有效照顧乘客需求的轉變，並提高公共交通網絡的營運效率，隨著港鐵西港島綫、南港島綫(東段)、觀塘綫延綫，以及分兩階段啓用的沙中綫在未來數年投入服務，運輸署會加大力度推行巴士路線重組計劃。一般而言，運輸署會在新鐵路線啓用的兩三年前，評估新鐵路線對其他交通工具的影響，並因應預計的影響制訂公共交通服務重組計劃(下稱「公共交通計劃」)。在公共交通計劃下，署方會為其他路面的公共交通工具，尤其是專營巴士服務，擬定調整方案(包括開辦新接駁服務、縮短路綫、取消路綫或調整重疊路綫的班次)。在公共交通計劃得以落實及分階段實施前，運輸署會諮詢相關區議會。現時，就配合西港島綫的公共交通計劃而進行的區議會諮詢工作已經完成，計劃會在西港島綫於2014年年底啓用後分階段實施。就配合南港島綫(東段)的公共交通計劃而進行的公眾諮詢目前仍在進行中。如配合這兩條新鐵路線的公共交通計劃建議能全面實施，預計可減少共約160部巴士。

3.6 管理道路的使用

3.6.1 政府透過更妥善管理道路的使用，讓有限的路面空間發揮最大的效益，從而處理道路交通擠塞的問題。下文重點闡述政府目前實施的交通管理措施。

(a) 一般交通管理措施

3.6.2 在市區一些發展較早的地區(如中環和尖沙咀)，其經濟活動衍生不少路面交通活動，但擴展這些地區的道路基建受到許多限制。較早期的建築物往往缺乏內部運輸設施，例如停車場和上落客貨處，駕駛者因此需要利用路旁上落客貨、停車等候，甚至非法泊車。大量的路旁活動阻塞車道，令這些地區變得特別擠塞。此外，由於近年旅遊業發展蓬勃，部分地區擠滿旅遊巴士上落乘客，當中有些旅遊巴士甚至在等候旅行團期間長時間非法停泊。

3.6.3 運輸署一直密切監察這些特別擠塞的地區，並在可行情況下採取適當的行動。在運作管理方面，運輸署已聯絡不同的持份者，如大廈管理處、業主和運輸業界，探討如何更妥善地管理路旁與交通有關的活動。至於有關旅遊巴士的活動，運輸署一直與旅遊事務署和旅遊業界保持對話，共同探討可行方法，一方面可配合旅遊巴士的運作，另一方面能夠減少其對交通的阻礙。若交通嚴重受阻，警方亦會提供協助。

3.6.4 運輸署亦制定可行的交通管理措施，以紓緩道路擠塞問題。當中常用的措施包括實施限制區，禁止所有或特定車輛類別在繁忙時間在路旁上落客貨，或禁止某些車輛類別使用相關路段。其他在地區常用的交通管制措施包括：

- (a) 增設停車處或延長現有的停車處，以滿足貨車上落貨物，以及旅遊巴士、的士和私家車上落乘客等路旁活動的需要；
- (b) 在路口劃設黃色方格，以避免路口阻塞而導致繁忙地區出現交通擠塞；
- (c) 禁止非必要的轉向及／或擴闊道路以增設行車線，以提高路口容車量；

- (d) 檢討及調整交通燈燈號的控制，盡量提高路口的容車量和避免交通延誤；
- (e) 在遊客區內或附近地方提供更多旅遊巴士泊車位；
- (f) 重置巴士站和的士站及調整其長度；以及
- (g) 提供巴士專線和巴士專用入口以便利巴士運作。

工作小組認為，政府應繼續檢討這些措施的成效，並按需要加以改善。

3.6.5 上述交通管制措施在利便某些車輛類別的同時，或會對其他車輛類別構成不便。當中的取捨往往需要審慎平衡各方的利益，過程殊不容易。有時候，當區居民和區議會會反對某些交通管制措施。再者，有些措施即使實行，或會因部分駕駛者不遵守規則以致成效不彰。要達到預期的效果，道路使用者須合作遵守交通規則，警方亦須採取執法行動，兩者缺一不可。

(b) 資訊科技的應用

3.6.6 運輸署一直致力透過開發和擴展其智能運輸系統，提升路面交通系統的效率和可靠程度。例如運輸署正使用區域交通控制系統，更妥善地協調指定範圍內交通燈號的運作，盡量避免裝有交通燈的路口受阻，從而提升整體效率。該署亦在主要公路設置交通管制及監察系統，處理交通意外和緊急事故。此外，運輸署亦發展智能運輸系統，以便向公眾發放交通運輸資訊。除了在互聯網上發放主要路段的實時閉路電視影像外，行車速度屏、「香港乘車易⁵」和「香港行車易⁶」等免費公共服務，皆有助公共交通和道路使用者選擇最適合自己需要的交通工具或路線。具體而言，駕駛人士可利用以上工具，尋找最快捷的駕駛路線，避開交通擠塞的地區。

⁵ 「香港乘車易」透過流動裝置或流動網站，提供包含多種公共交通工具的一站式點到點網上路線搜尋服務，所涵蓋的公共交通工具包括港鐵、輕便鐵路、專營巴士、專線小巴、渡輪和電車。

⁶ 「香港行車易」透過流動裝置或流動網站，為駕駛人士提供點到點駕駛路線搜尋服務和實時交通資訊。

圖3E：「香港行車易」



圖3F：屯門公路的行車速度屏



3.6.7 運輸署現正開發交通及事故管理系統，預期約在2016年初完成。這個系統的功能包括自動偵測事故、整合交通運輸應變計劃以便利執行、及向持份者(包括各政府部門、公共交通營辦商、傳媒和市民)提供交通運輸資訊。系統完成後，運輸署將可更有效處理可能導致道路交通擠塞的事故，並可更迅速地向市民發放有關資訊。

(c) 協調道路工程

3.6.8 道路工程在香港十分常見，亦難以避免。雖然道路工程有其確實需要(請參閱第2.3.13至2.3.15段)，但部分工程或會縮減路面空間，有時導致交通擠塞。工作小組得悉，路政署已聯同運輸署和警方推行挖掘准許證制度，更妥善地管理和協調道路工程，確保有關工程不會非

必要地佔用路面空間，影響交通或對市民造成滋擾。根據有關制度，道路工程倡議人在展開工程前，必須先向路政署申請挖掘准許證，並向運輸署和警方徵詢交通意見。工程進行期間，路政署會定期視察，確保工程遵從挖掘准許證的所有條件。運輸署和警方亦會密切監察交通情況，在有需要時會要求准許證持有人適當地更改其臨時交通管理措施，以進一步減低對交通的影響。整個機制的詳情摘錄於**附件3**。

(d) 檢討道路車速限制

3.6.9 提高部分路段的車速限制，是提升交通效率的方法之一。不過，道路安全是最重要的考慮。為確保道路車速限制能配合交通情況，運輸署會就全港道路作定期檢討，檢討時會考慮不同因素，包括交通意外率、目前的行車速度、路面特徵和路段長度等。定期檢討的結果，會呈交由運輸署、警方、香港汽車會及香港汽車高級駕駛協會代表組成的工作小組討論和通過。

3.7 未來路向

3.7.1 工作小組對政府持續透過改善交通基建、擴展及改善公共交通系統，以及管理道路的使用，致力控制道路交通擠塞予以肯定。工作小組得悉政府會繼續推行這些措施、檢討其成效、以及探討可改善的空間。

3.7.2 一如上文**第3.4至3.6節**所闡釋，工作小組明白到，政府在紓緩道路交通擠塞時難免會遇到各種挑戰，包括增建道路時遇上地理、環境及社會上的限制，以及相關持份者對所建議的交通管理措施持不同意見等。這些挑戰難以全部解決，故現行紓緩道路交通擠塞的措施未能完全發揮成效，政府有必要考慮採取其他措施或加強現行措施。是次研究主要目的是探討有何額外措施，可與本章所提及的現行措施一併施行。工作小組研究各種不同措施後，建議政府採納當中的12項；有關詳情載於**第4章**。

第4章 — 建議措施

4.1 概覽

4.1.1 本章先闡釋為何處理本港道路交通擠塞是刻不容緩的，並說明擠塞情況改善後所帶來的效益。本章隨後列出工作小組的建議措施、篩選建議時所考慮的因素，以及建議的實施時間表。

4.2 急切需要額外措施

4.2.1 工作小組認為香港須盡快處理道路交通擠塞。本港車輛數目的增長速度驚人，過去10年，車輛數目由2003年的524 000輛，增加至2013年的681 000輛，增幅達30%。車輛數目激增，令交通情況惡化。市區的平均行車速度，由2003年的每小時25.6公里，減慢至2013年的每小時22.7公里，減幅約為11%。

4.2.2 目前，部分主要道路在平日繁忙時間的行車速度約為每小時10公里甚至更慢，即僅僅比一般成人的步速(約為每小時4至5公里)快。這些道路包括漆咸道(介乎新柳街至康莊道)、窩打老道(介乎渡船街至亞皆老街)、德輔道西(介乎西邊街至干諾道中)及遮打道(介乎畢打街至美利道)等。

4.2.3 由於無法確定行車時間的長短，道路使用者要計劃行程也越來越困難。有些路段平日交通暢順，但偶爾卻會出現嚴重擠塞，原因是這些路段的容量其實已經接近飽和，就算車流只是些微增加，也很容易出現擠塞。面對這種情況，道路使用者實在難以準確預計行程。視乎擠塞情況，一趟20分鐘的車程很可能要用上40至60分鐘。

4.2.4 如果我們任由車輛繼續增多，按現時(截至2014年9月)3.4%的按年增長率來推算，車輛總數在未來10年將會接近100萬輛，即增加約270 000輛(+40%)。另外，由於建造新道路須面對社會、實際施工和環境方面的局限，我們預計由現在至2020年道路總長度的平均按年增長率只有大約0.4%(見第2.2.13段)。面對更大量車輛共用有限的路面，行車速度只會變得更慢、出行將更失預算，我們的經濟和生活質素都會大受影響。

4.2.5 從環境角度來看，路上車輛增多意味空氣污染物和噪音更多，影響健康。多年來，本港路邊可吸入懸浮粒子和二氧化氮的水平一直偏高，而汽車就是該等污染物的主要路面源頭，也是本港第二大溫室氣體排放源頭。2009至2013年期間，路邊二氧化氮的濃度增加了9%，令近年路邊空氣污染指數達「甚高」水平(即指數超過100)的日數有所增加。

4.2.6 很多道路使用者也同意工作小組的看法，認為處理交通擠塞刻不容緩。民意調查的結果顯示，約70%的市民及駕駛者同意有需要控制私家車數目的增長。

4.2.7 我們不能坐視不理，任由日益惡化的交通情況影響我們的生活質素。

4.3 效益

4.3.1 雖然改善交通可帶來的效益或難準確量化，但所有道路使用者均能輕易覺察。乘客和駕駛者的等候時間將會縮短，行程省時，令人車往來更加暢順。假如花在路上的時間縮短了，無論老幼貧富、從事何種職業，各人均可以更有彈性地安排日程和追求個人興趣。例如上班一族的出行時間縮短，他們便有更大空間，在工作和生活之間取得平衡。

4.3.2 相關效益不只限於人車暢通，本港環境也會因為交通擠塞紓緩和路面車輛減少而得到改善。此外，物流業也能縮短運送貨物和提供服務所需的時間，從而節省營運成本(例如燃料費)。人人都可更有效地計劃業務和個人行程，全民受惠。

4.3.3 粗略來說，交通情況改善預計可帶來以下的效益：如不馬上行動，並假設現時私家車每年約4.5%的增長率維持不變，我們估計市區平均行車速度會在10年後減慢約15%，而車輛產生的溫室氣體量則會增加超過20%。假如本港私家車的每年增長率能由約4.5%減少至1.5%，則市區平均行車速度的估計減幅和新增車輛所產生溫室氣體量的估計增幅，均可減半。

4.3.4 香港的空間有限，難以提供更多泊車位(見第2.3.5段)。在已發展的市區，問題更為嚴重，因為政府只能在推展新發展項目或重建項目時，趁機增設泊車位；即使有此機會，亦需多年才能落實提供有限的新增泊車位。工作小組注意到，要在市區提供足夠泊車位，機會有限。管理車輛數目的增長，可在某程度上解決泊車位不足的問題。

4.3.5 工作小組深切明白，可帶來上述效益的交通擠塞紓緩措施，並不是完全沒有代價。某些措施可能令部分道路使用者感到不便，甚至多付費用。儘管如此，工作小組仍欲強調，減輕交通擠塞，香港肯定整體受惠，而所有道路使用者亦會因行程省時和環境改善而得益。

4.4 建議措施

4.4.1 工作小組已考慮多項旨在處理本港道路交通擠塞問題的措施。工作小組從中篩選出建議措施時，大致上已考慮了建議措施是否行之有效或預期能夠紓緩全港交通擠塞問題、會否為社會大眾接受，以及對相關持份者的影響。

4.4.2 工作小組把建議措施細分為短期、中期和長期三類。大體而言，短期措施如獲採納，可於一至兩年內實施，中期措施則可能需時三至四年。至於長期措施，由於或需再作研究，實施時間可能較長。

4.5 短期和中期措施

A. 管理私家車數目

(a) 提高私家車首次登記稅和牌照年費

4.5.1 路上車流不斷增加，如不加以遏止，道路交通將會更擠塞。而車輛有增無減，加上土地缺乏，實在難以滿足泊車需求，情況亦令人憂慮。

4.5.2 民意調查的結果顯示，被訪者的確認為「道路上太多車輛」是導致道路交通擠塞的最重要成因。

4.5.3 工作小組認為，與其限制所有車輛的增長，政府應採取更為針對私家車的對策，原因如下：

- (a) 在2013年私家車佔整體車輛數目的七成，而整體車輛數目的增長亦主要來自私家車。2003至2013年期間，私家車共增加了四成，而其他車種的增幅則相對輕微(見第2.2.5和2.2.6段)。截至2014年9月，私家車數目的按年增長率為4.6%，速度驚人；
- (b) 私家車是載客效率甚低的交通工具。雖然私家車的載客量遠遜公共交通工具，但卻佔用大量路面空間。具體來說，巴士和小巴運載約71%的每日總路面乘客量，但在主要道路的總交通流量中只佔大約5%至25%¹。反觀私家車在主要道路的總交通流量中佔約40%至70%，但只運載16%的每日總路面乘客量(詳見第2.2.10和2.2.11段)；以及
- (c) 私家車主要作私人用途。由於本港公共交通系統大致完善，在多數情況下市民不用依賴私家車。反之，貨車和公共交通工具分別在貨運和客運方面擔當較為重要的角色。根據《2011年交通習慣調查》，接近九成市民上下班都乘搭公共交通工具。

工作小組留意到，民意調查的結果顯示，逾六成市民和超過七成駕駛者認為不應給予私家車使用道路的優先權。

4.5.4 根據經驗，增加首次登記稅²和牌照年費³是直接和有效遏止私家車增長的方法。增加首次登記稅會減低購買私家車的意欲，而增加牌照年費則會增加私家車車主的支出。1982年，政府實施一系列財政措施，包括徵收雙倍首次登記稅、三倍牌照年費和雙倍燃油稅；加稅和加費9至12個月後，領牌私家車的平均按年增長率銳減約18%，由約10%⁴下降至約-8%⁵。1991年，首次登記稅增加約16%，牌照年費也增加10%；加稅和加費9至12個月後，領牌私家車的平均按年增長率整體

¹ 根據2013年20條主要道路在早上繁忙時間的數據得出。

² 首次在香港登記的車輛，包括新車和入口二手車，均須繳付首次登記稅。目前，私家車首次登記稅，按四個應課稅價值稅階的稅率，介乎40%至115%不等。

³ 牌照年費是包含徵稅成分的收費，領牌汽車必須每年繳費，方可在香港道路行駛。目前，私家車牌照年費介乎3,815元至11,215元不等，視乎引擎容量而定。如果是柴油私家車，除牌照年費外，更要另繳1,460元燃料徵費。

⁴ 該數字是1982年1月至4月的平均值。

⁵ 該數字是1983年1月至4月的平均值。

下降，由9.4%⁶跌至7.7%⁷，減少約1.7%。近至2011年，首次登記稅增加約15%，但牌照年費沒有同時調高。加稅9至12個月後，普通汽油領牌私家車的平均按年增長率由3.6%⁸跌至2.3%⁹，減少約1.3%，但由於當時也提高了環保汽油私家車的寬減(見第4.5.7至4.5.9段)，大大削弱該次加稅對遏止所有領牌私家車增長率的力度。

4.5.5 增加首次登記稅只屬一次性措施，而牌照年費僅佔車主每月平均用於私家車保養和使用的支出，相對較小的百分比¹⁰，故此單獨實施其中一項財政措施，並不及雙管齊下般有效和持久。事實上，牌照年費自1991年起未曾調整，但綜合消費物價指數¹¹於1991至2013年間，已增加約80%。為更有效控制私家車數目¹²的增長，工作小組建議政府同時增加私家車的首次登記稅和牌照年費。

4.5.6 2011年，首次登記稅增加約15%，但由於下文第4.5.8段所述的原因與及其他因素，加稅的效果大減，私家車的按年增長率現在仍處於約4.5%的甚高水平。與2011年相比，現時本港私家車數目的基數更大。為了大幅減慢私家車的增長並令效果能持續，工作小組認為增加首次登記稅的幅度或需比2011年高，而且亦應規定該增幅同時適用於環保汽油私家車。至於增加牌照年費的建議，工作小組知悉牌照年費逾20年未作調整，因此建議政府在考慮增加牌照年費的幅度時，至少參考這段期間的通脹。

⁶ 該數字是1990年11月至1991年2月的平均值。

⁷ 該數字是1991年11月至1992年2月的平均值。

⁸ 該數字是2010年10月至2011年1月的平均值。

⁹ 該數字是2011年10月至2012年1月的平均值。

¹⁰ 根據《2011年交通習慣調查》，牌照年費在保養和使用私家車的平均每月總支出中只佔大約9%。

¹¹ 綜合消費物價指數是量度住戶一般所購的消費商品和服務，其價格水平隨時間的變動，但不是車主隨時間變動的購買力的指標。

¹² 工作小組明白人們決定購買和持有私家車與否，取決於多項因素，包括個人需要和喜好、整體經濟情況、按實值計算的車價(受貨幣波動和家庭收入所影響)、物業市場及投資機會等。當中不少因素隨時間變動，因此難以準確預測消費者的行為變化。

(b) 收緊環保汽油私家車的認可標準

4.5.7 環保汽油私家車是指廢氣排放量較少而燃料效率較高的汽油私家車。寬減環保汽油私家車的首次登記稅的主要目的，是鼓勵認為需要買車的人士選購環保汽油私家車，而非一般汽油私家車。要成為認可的環保汽油私家車，相關車輛必須符合指定的排放標準和燃料效率目標。環境保護署每年均會檢討該等標準和目標，以確保只有環保表現卓越的車輛才可享有稅務寬減。截至2014年10月底，有35個型號的私家車獲環境保護署認可為環保汽油車輛。

4.5.8 2007年，當環保汽油私家車稅務寬減計劃首次推出時，該車種的首次登記稅可獲寬減30%(上限為每輛5萬元)。2011年2月，私家車首次登記稅增加15%，但新登記環保汽油私家車可享有的首次登記稅寬減則由30%(上限為每輛5萬元)增加至45%(上限為每輛7萬5千元)，即幾乎完全抵銷私家車首次登記稅的加幅。因此，很多準車主轉購環保汽油私家車，令該車種的平均按年增長率，在加稅的9至12個月後¹³達至64%¹⁴的甚高水平，與一般汽油私家車的增幅形成強烈對比：一般汽油私家車的平均按年增長率，由加稅前的3.6%¹⁵，跌至加稅9至12個月後的2.3%¹⁶。

4.5.9 工作小組認為，從控制交通擠塞的角度來看，環保汽油私家車與一般私家車無異。此外，就環境保護而言，環保汽油私家車並非零排放，仍然會影響路邊的空氣質素。因此，工作小組建議政府繼續收緊環保汽油私家車的認可標準，避免進一步寬減該車種的首次登記稅。政府甚至應考慮取消環保汽油私家車的稅務寬減，而只寬減零排放的電動車¹⁷之首次登記稅。

¹³ 2013年4月，環境保護署收緊環保汽油私家車的認可標準，認可型號隨之減少，該車種的增長因而稍為放緩。截至2014年9月(即2014年1月1日至9月30日)，環保汽油私家車在新登記汽油私家車中約佔18%。

¹⁴ 該數字是2011年10月至2012年1月的平均值。

¹⁵ 該數字是2010年10月至2011年1月的平均值。

¹⁶ 該數字是2011年10月至2012年1月的平均值。

¹⁷ 政府現時豁免電動車輛的首次登記稅，直至2017年3月底為止。

(c) 提高柴油私家車的燃料徵費

4.5.10 1982年，汽油的燃油稅每公升增加0.7元，但經考慮該增幅對公共交通工具運作成本的影響後，柴油的燃油稅並無相應調高。鑑於該燃油稅安排並非為柴油私家車而設，但該種車卻因而受惠，為「中和」柴油私家車在燃油稅安排方面的得益，政府當時在柴油私家車的牌照年費上增收1,000元作為燃料徵費。於1987至1991年間，燃料徵費按照增加牌照年費的相同百分比提高。

4.5.11 自2008年起，歐盟五期柴油的燃油稅寬減至零，以支持商用車輛業界，同時鼓勵業界使用更潔淨的燃料。寬減柴油稅的政策用意，明顯並非要令私家車受惠。

4.5.12 然而，由於柴油免稅，而現時汽油的燃油稅則已調整至每公升6.06元，因此如私家車車主選用柴油車而非汽油車，將可節省開支。根據由《2011年交通習慣調查》所得的私家車平均行車里數來計算的私家車燃油耗用量，估計使用柴油私家車每年可節省約4,720元。現時藉牌照年費向柴油私家車收取的燃料徵費為1,460元。由於該款額自1991年起未曾調整，故此再不足以「中和」因使用柴油私家車而節省的燃油開支。

4.5.13 雖然現時領牌柴油私家車在私家車總數中只佔少數，但近年增長速度已令人關注。去年，柴油私家車錄得57%的增長率，由2013年8月的1 974輛，增加至2014年8月的3 107輛。此外，柴油私家車為切合市場需要，在不同價錢範圍內均有更多型號可供選擇。

4.5.14 工作小組注意到，如駕駛者選用柴油私家車，將可節省的經常性燃油開支，或足以抵銷牌照年費的建議加幅。因此管理私家車增長的預期效果，即使不完全被抵銷，也會被淡化。所以，工作小組建議柴油私家車的燃料徵費應相應調高，以反映車主可能節省的燃油開支。

4.5.15 工作小組認為，上文關於控制私家車數目的建議，可於相對較短的時間內提交立法會作法例修訂，因此建議將以上三項措施列作短期措施。雖然民意調查的結果顯示，近半數受訪市民和駕駛者接受增加擁有或使用私家車的開支，但工作小組不會低估爭取公眾和立法會支持加費建議的難度。某些持份者無疑會在財政上受到影響。然而，工作小組促請公眾和立法會議員支持推行該等證實能有效遏止車輛增長和紓緩交通擠塞的財政措施。工作小組有信心，減少路上車輛的數目後，社會整體必可受惠。

B. 善用有限的路面空間

4.5.16 管理私家車數目的增長，可減低車輛對有限路面空間的需求，從而紓緩道路交通擠塞。在供應方面，由於受到各種限制，本港道路網絡難以再作擴展。工作小組認為，透過交通管理措施善加利用路面空間，同樣重要。工作小組留意到，政府已實施多項持續進行的交通管理措施(詳見第3章)。然而，工作小組認為政府應採取下列兩項額外措施，以進一步提升使用路面空間的效率。

(a) 著手籌劃交通擠塞收費試驗計劃

4.5.17 工作小組認為實施交通擠塞收費計劃(或電子道路收費計劃)，可非常有效地紓緩經常塞車地區的交通擠塞情況。

4.5.18 電子道路收費是交通管理工具，旨在透過「用者自付」原則以紓緩指定地區的交通擠塞情況，即向繁忙時間駛進指定地區的駕駛者收費，鼓勵他們轉乘公共交通工具或改行其他路線。減少駛進指定地區的車流，便可加快行車速度。此外，由行車帶來的空氣污染和噪音滋擾亦會減少。

4.5.19 為處理道路交通擠塞的問題，政府至今就電子道路收費進行了三次研究。由於研究進行期間經濟情況有變，加上私隱考慮和缺乏社會共識，政府並未推行電子道路收費。先前研究所得的其中一個主要結論是，要公平和有效地推行道路收費計劃，必須已有容車量足夠的替代路線可供使用，讓駕駛者繞過收費區。政府表示，預計中環灣仔繞道通車後，便可為前往中區以外地區的駕駛者提供替代路線繞過收費區，屆時政府便可有更有利條件考慮在中區實施電子道路收費的可能性。

4.5.20 工作小組留意到，對於本港很多道路使用者來說，電子道路收費仍是新概念，對於付諸實行與否仍未凝聚共識¹⁸。然而，海外城市如倫敦、斯德哥爾摩、哥登堡和新加坡等，已順利推行電子道路收費或類似計劃。工作小組認為，政府應為電子道路收費計劃著手籌劃，擬定概念方案，並邀請公眾和相關持份者提出意見。概念方案可涵蓋計劃目標、收費區、收費時段、收費水平、收費技術、對各種活動(例如收費區內公共交通工具的營運、商業活動和居民出行)的影響，以及是

¹⁸ 民意調查的結果顯示，贊成和反對電子道路收費的被訪者比例相若。

否和如何提供豁免及／或寬減收費等。工作小組認同有需要進行公眾諮詢，政府可按諮詢所得的意見，修訂計劃詳情。

4.5.21 至於收費區方面，工作小組基於下列考慮，同意中區是推行試驗計劃的合適地點：

- (a) 中區是香港的商業中心區，在社會上具有策略和象徵意義；
- (b) 中環主要路段經常出現嚴重交通擠塞的情況，有時引致毗連道路網絡出現連鎖擠塞反應，影響鄰近地區；以及
- (c) 中環灣仔繞道通車後，可為駕駛者提供替代路線繞過收費區。

4.5.22 工作小組認為，政府籌劃在中區推行的電子道路收費試驗計劃，應探討方便道路使用者的配套措施，例如開設在中區內行走的穿梭巴士服務，以減少駛進該區的車輛數目。工作小組注意到，穿梭巴士的服務時段和行駛路線必須小心擬定，才能既吸引乘客，又不致加劇交通擠塞。另外，政府亦應審慎研究開設穿梭巴士服務在財政上是否可行。

4.5.23 由於實施電子道路收費計劃絕不簡單，推出前政府必須有足夠時間廣徵民意。因此，工作小組建議政府需就計劃電子道路收費盡快諮詢公眾，亦明白詳細設計及實施計劃需時較長。

(b) 增加咪錶泊車位的收費

4.5.24 目前，全港共有大約18 200個咪錶泊車位¹⁹，供短暫泊車之用。需要較長時間停泊車輛的駕駛者，應使用非路旁停車場。工作小組得悉政府的政策目標，是個別地區內的路旁泊車位應在任何時間維持15%的空置率，以應付駕駛者的短暫泊車需要。

4.5.25 由於咪錶泊車位較為方便，而且多數比鄰近商業停車場的收費便宜，因此駕駛者往往在繁忙地區路上兜圈，尋找路旁泊車位。有時，一些駕駛者甚至會長時間雙行泊車以等候路旁泊車位，阻礙正常交通。以上情況顯然未能善用有限的路面空間。

¹⁹ 供私家車／小巴使用的咪錶泊車位約有15 250個，貨車約2 300個，巴士／旅遊巴士約630個。

4.5.26 《道路交通(泊車)規例》(第374C章)規定，咪錶泊車位的最高收費為每15分鐘2元(相等於每小時8元)²⁰。此收費上限自1994年起生效，此後從未作調整。

4.5.27 1999年，政府曾建議把最高收費由每15分鐘2元增加至每15分鐘4元，但有關修例建議遭立法會否決。當時，政府解釋建議加費的目的之一，是把可供使用的咪錶泊車位維持在15%的水平；立法會雖然知悉有關政策目標，但有些議員擔心加費會產生連鎖效應，影響私人停車場的收費。

4.5.28 工作小組留意到，即使咪錶泊車位的收費20年來維持不變，但私人停車場的收費卻已大幅增加。事實上，1994至2013年期間，綜合消費物價指數已上升40%。

4.5.29 鑑於現時咪錶泊車位的收費水平甚低(最高每小時8元)，工作小組認為有理由提高收費，以減少駕駛者在路上兜圈／雙行泊車以等候咪錶泊車位。此建議的另一效益是減少駕駛者在咪錶泊車位長時間泊車。

4.5.30 工作小組認為，政府可於來年向立法會提交所需的法例修訂，故建議將此列作短期措施。

C. 加重交通違例事項罰則和加強執法

4.5.31 透過有效執法來打擊與交通擠塞車相關的違例事項，是確保本港路面空間得以善用的必要對策。由於交通違例事項的罰則和執法是重要議題，我們會在本節詳加討論。

²⁰ 雖然法定泊車收費上限為每15分鐘2元，但停車收費錶的收費取決於多項因素，包括泊車位需求、所處位置和社情民意。例如，較偏遠或使用率較低的泊車位收費會訂於較低水平(例如每30分鐘2元)。

4.5.32 目前，交通違例事項的執法工作由警務人員和交通督導員負責，兩類人員均由警方管理。統計數字顯示，針對交通擠塞相關的違例事項而發出的定額罰款通知書，由2003年約524 000張，增加至2013年約1 035 000張²¹，增長率達98%。當中大部分與非法泊車有關，由2003年約506 000張，增加至2013年約1 020 000張(錄得100%增長率)。

4.5.33 儘管所發出定額罰款通知書的數目有所增加，但公眾一般認為對交通擠塞相關違例事項的執法工作相當寬鬆，導致違例個案激增，加劇道路交通擠塞。

4.5.34 工作小組明白執法力度受制於多項因素，例如警方需調動人手資源應付其他更優先的職務、近年公眾對執法工作的期望大為提高，以及定額罰款的水平已失去阻嚇作用等。

4.5.35 工作小組建議實行下列措施(包括短期和中期措施)，以加強執法：

- (a) 加強宣傳和教育工作，以鼓勵市民遵守交通規則及規例；
- (b) 提高與交通擠塞相關的違例事項的定額罰款額，以恢復阻嚇作用；
- (c) 警方尋求額外資源，並針對與交通擠塞相關的違例事項採取更嚴厲的執法行動；以及
- (d) 增強應用資訊科技以協助執法。

(a) 加強教育和宣傳

4.5.36 工作小組認為，要令道路使用者守法，基本的方法是透過持續教育和宣傳。雖然成效未必立竿見影，但工作小組深信教育和宣傳工作能夠帶來持久效果，正所謂：「思想會變成行動，行動會變成習慣」。

²¹ 本段提及的統計數字，是政府根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)所訂的違例事項，以及根據《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)所訂「非法進入黃色方格路口」、「在限制區內裝卸貨物」和「在限制區內讓乘客上落」的違例事項，發出定額罰款通知書的數目。

4.5.37 近年，道路安全議會²²舉辦不同主題的道路安全運動，包括「反酒後駕駛」、「反毒後及藥後駕駛」、「單車安全」、「長者行人安全」和「專注駕駛」。該議會透過不同渠道發放道路安全訊息，包括在電視和電台播放政府宣傳短片和聲帶、在天橋懸掛橫額、利用巴士車身和港鐵車站作廣告、在停車收費錶貼上宣傳標貼、通過刊物、網站和教育活動作宣傳。

4.5.38 工作小組建議政府加強這方面的宣傳和教育工作，藉此帶出兩項主要訊息。第一，道路使用者、業主、店舖東主、立法會及區議會議員以及政府應羣策羣力以紓緩交通擠塞。第二，雖然有些紓緩擠塞的措施或會帶來不便，甚至會對部分社會人士構成財務影響，這些措施定會為整個社會帶來好處。更多有關宣傳及教育的討論載於第5章。工作小組認為，政府可在短期內加強這方面的教育和宣傳，故建議將此列作短期措施。

(b) 恢復與交通擠塞相關的違例事項定額罰款的阻嚇作用

4.5.39 與交通擠塞相關的違例事項包括非法泊車、在限制區內裝卸貨物或讓乘客上落等。這些違例事項見於《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)和《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)。其定額罰款現為320元或450元，自1994年起未曾調整。雖然不同城市的生活水平各有高低，但香港的罰款水平相對某些海外城市的為低²³。政府曾於1999年嘗試修例以提高定額罰款，但不獲立法會批准。

4.5.40 1994至2013年期間，綜合消費物價指數上升約40%。由於通脹和入息水平增加，定額罰款的阻嚇作用無疑已逐漸減弱。事實上，工作小組注意到，部分駕駛者為求個人方便，公然在繁忙道路上非法泊車，對引致交通阻塞視若無睹。為恢復定額罰款的阻嚇作用，並追回多年來的通脹，工作小組認為政府應把定額罰款提高至少40%。

²² 道路安全議會是政府諮詢組織，成員包括政府官員和社會人士，負責制訂推廣道路安全的宣傳和教育策略，並舉辦道路安全運動，令公眾可持續地留意和遵守道路安全規則。

²³ 就倫敦、悉尼和紐約而言，泊車和與交通擠塞相關的違例事項定額罰款額隨違例嚴重程度而增加。如屬可能導致交通阻塞的較嚴重違例事項(例如雙行泊車、不遵守「禁止停車」限制)，倫敦的定額罰款是130英鎊(約1,600元)，悉尼是242澳元(約1,600元)，紐約是115美元(約890元)。

4.5.41 為進一步加強定額罰款的阻嚇作用，工作小組研究過下列方案：

- (a) 引入定額罰款分級制度，對屢犯者加重罰則；或
- (b) 在違例駕駛記分制度中²⁴，針對交通擠塞相關的違例事項實施記分罰則。工作小組注意到，新加坡實施「駕駛改進記分制度」（類似香港的違例駕駛記分制度），觸犯某些交通擠塞相關違例事項的人士會被記下違例分數。

4.5.42 經仔細考慮上述兩個方案的利弊，特別是商營運輸服務者可能提出強烈關注，以及需要更深入研究相關運作安排，工作小組認為政府應先提高定額罰款。如定額罰款制度的阻嚇作用仍然不足，便可檢討是否需要採取其他措施(包括上文第4.5.41段所述的兩個方案)。

4.5.43 工作小組認為，政府可在來年就提高定額罰款額向立法會提交所需的法例修訂，故建議將此列作短期措施。

(c) 加強執法行動

4.5.44 工作小組注意到，警方最近修訂了靈活執行交通法例政策²⁵，針對雙行泊車採取更嚴厲的執法行動。警方已指示前線人員，如駕駛者雙行泊車引致阻塞，即使該駕駛者仍在車內，警務人員可在未預先發出口頭警告的情況下執法。工作小組對此表示歡迎。

4.5.45 要進一步加強執法，工作小組明白必須增撥人手和財政資源。近年，社會情況出現變化，警隊資源被分配至其他職務。結果，在眾多警隊職務中，針對與交通擠塞相關的違例事項採取的執法行動，未必會是警方的首要職務。

²⁴ 該制度旨在阻嚇屢次觸犯交通違例事項的人士，並提高駕駛水準，以減少意外發生。如駕駛者觸犯有關道路安全的交通違例事項(《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章)附表所訂違例事項)，除須接受相關懲處外，亦會被記分，所記分數由3至10分不等。如兩年內被記10分或以上，該駕駛者須按法例規定修習駕駛改進課程；如在兩年內被記15分或以上，該駕駛者可能會被法庭取消駕駛資格3至6個月不等。

²⁵ 該政策訂定交通執法的緩急次序，並會定期更新和審核。該政策的主要目的，是預防交通意外和保持交通暢順，從而加強道路安全。

4.5.46 儘管如此，工作小組促請警方考慮如何進一步加強執法。在某些特別擠塞的地區，警方應採取更具阻嚇力的執法行動。舉例說，如認為合適，警務人員可考慮直接向駕駛者發出定額罰款通知書，而不預先給予口頭警告。

4.5.47 工作小組知悉，由於招聘週期之間的時間，現時在職交通督導員的人數有時會較編制少。警方已經採取措施縮短招聘週期之間的時間，盡量令交通督導員隊伍可達編制總員人數。此外工作小組認為警方亦可探討能否擴充交通督導員的編制。

4.5.48 工作小組認為急需加強執法，故建議將此列作短期措施。

(d) 加強應用資訊科技以協助執法

4.5.49 工作小組明白，就應付道路交通擠塞而言，警方可調撥的額外人手資源有限，故需加強應用資訊科技來精簡執法程序。工作小組知悉警方正推行試驗計劃，利用電子化系統發出定額罰款通知書。假如試驗計劃成功並取得所需資源，政府會修訂法例，以落實電子化定額罰款通知書系統，並預期會於2017年應用。工作小組認為此舉方向正確。

4.5.50 另一個可再探討如何善用科技的範疇，是對違反被稱為「黃色方格路口²⁶」道路標記的執法。工作小組注意到，駕駛者不遵從上述道路標記，有時會引致路口交通擠塞。如可借助科技針對該違例行為執法，將對這方面的工作有相當大的幫助。然而，為執法而研發的黃色方格攝影機，其技術仍未成熟，世界各地未曾就該技術的應用進行過測試。工作小組認為，政府可邀請資訊科技界或大專院校，因應香港的情況，探索和研發黃色方格攝影機的應用。

4.5.51 由於探究不同科技的可行性需時，工作小組建議將此列作中長期措施。

4.5.52 工作小組留意到大部分短中期措施都會增加駕駛者的財政負擔。然而鑑於交通擠塞情況日益惡化，這些措施是有必要的。工作小組考慮過其他方案，但它們均未能如建議措施般能直接有效地控制汽車增長，以確保路面空間得到善用。為配合這些措施，工作小組認為

²⁶ 駕駛者除非能立即把車輛完全駛出「黃色方格路口」，否則不應把車輛駛進該路口。該規定是為避免車輛阻塞該路口。

政府應該加強教育及宣傳。另外，工作小組亦建議數項長期措施，供政府進一步研究。

4.6 長期措施

(a) 檢討泊車政策和發布空置泊車位實時資訊

4.6.1 政府的泊車政策旨在提供充足數量的泊車位，以應付需求，但又不致誘使原擬乘搭公共交通的乘客轉用私家車。舉例來說，鄰近鐵路車站或各大公共交通交匯處的發展項目，發展商所須提供的泊車位將會較少。

4.6.2 一般來說，泊車位越少，擁有或使用車輛就越不方便。就私家車而言，理論上可透過減少住宅項目的泊車位，阻遏私家車數目的增長。

4.6.3 工作小組注意到，對於需要駕車出入的人士和商營運輸服務機構，泊車位不可或缺。在實際運作層面，泊車位供應不足會導致非法泊車，進而阻塞交通，令警方的執法資源更形緊絀。而在社會層面，泊車位供應減少可能會導致炒賣。工作小組注意到，某些地區的泊車位售價已經不低，如再上升，或會招致社會怨氣。事實上，民意調查的結果顯示，超過55%市民和84%駕駛者反對減少泊車位的供應。

4.6.4 因此，就泊車位的供應量定出合適水平，以管理車輛增長的同時，又不致帶來過多負面後果，至為重要。工作小組認為，政府應詳細檢討泊車政策，並充分諮詢各持份者和市民的意見。

4.6.5 為阻遏駕駛者在路上兜圈尋找泊車位而令交通更擠塞，工作小組認為政府應研究合適方法，向駕駛者提供實時停車場空置泊車位的資料。鑑於公眾停車場大多由商業機構擁有和營辦，工作小組明白，政府需向相關營辦商尋求合作，而營辦商未必願意分享商業敏感資料。儘管如此，工作小組仍促請政府繼續探討不同方法，以取得營辦商的支持。

(b) 鼓勵於繁忙時間以外在路旁上落貨物

4.6.6 香港是個充滿活力的城市，大小店舖林立，而很多都是全年長時間營業，對上落貨物的需求甚殷。不過，很多店舖所處的舊樓，均按當年的標準興建，並無提供室內貨物裝卸設施，因此只能在路旁上落貨物。

4.6.7 同時，由於路面(尤其市區)的空間有限，政府很難提供足夠和合適的路旁貨物裝卸處，應付上落貨物的需求。為配合業務需要，不同店舖的貨物有時會集中於同一時間(例如繁忙時間)運送，導致長時間上落貨或是非法上落貨阻礙交通，令交通擠塞車問題進一步惡化。在舊樓較多、缺乏室內貨物裝卸設施和街道狹窄的市區地點，問題更見嚴重。

4.6.8 工作小組明白，在路旁上落貨物是經濟活動的重要一環，問題是如何減少它們對道路交通造成的影響，令送貨車輛縮短運送時間及運送貨物到更多店舖，從而節省成本和提高效率，達致雙贏局面。

4.6.9 工作小組注意到，在悉尼及倫敦等海外城市，當地政府鼓勵送貨車輛於繁忙時間以外時段上落貨物，這有助紓緩商業中心區的交通擠塞。

4.6.10 作為長期措施，工作小組認為，政府應研究如何鼓勵和協助商戶安排於繁忙時間以外在路旁上落貨物。例如，上述安排可作為電子道路收費試驗計劃(見第4.5.17至4.5.23段)的一項措施。在繁忙時間和繁忙時間以外實施不同收費，便可提供誘因，鼓勵商戶於繁忙時間以外在收費區內運送貨物。

(c) 增建泊車轉乘設施

4.6.11 泊車轉乘停車場讓駕駛者先把車輛停放在交通樞紐，然後轉乘公共交通工具。該類停車場通常設於近郊或市中心外圍，從而減少車輛駛進最擠塞地區。民意調查的結果顯示，81%駕駛者和67%市民贊成增建泊車轉乘停車場，以紓緩交通擠塞。

4.6.12 工作小組注意到，本港已有多個泊車轉乘停車場²⁷，但不是全部均有高使用率。該類停車場能否吸引駕駛者使用，十分視乎所在位置、與公共交通工具的接駁、泊車費和使用條件。工作小組明白，在擠塞地區外圍物色適當地點增建泊車轉乘停車場有具體限制，但仍欲促請政府探討其可能性。日後推展鐵路項目、市區重建項目和新發展項目時，尤應詳加考慮。政府亦應研究如何提高泊車轉乘停車場的使用量。

4.6.13 泊車轉乘設施亦可提供予單車使用者，鼓勵他們接駁公共交通。工作小組知悉政府一直在新市鎮及新發展區的公共運輸交匯處和港鐵站附近提供單車泊位。小組建議政府在可行的情況下繼續加強這方面的工作。

4.7 其他措施

(a) 政府將會／正在考慮的其他研究

4.7.1 除上述短期、中期和長期措施外，工作小組亦研究過其他措施，大多數關乎提供公共交通服務和改善過海行車隧道的交通情況。基於以下原因，本報告沒有詳加說明：

(a) 該等議題需要深入研究，而工作小組的研究設有時限，故此不在研究範圍之內；以及

(b) 政府已承諾進行所需研究。

4.7.2 就公共交通服務而言，工作小組認為進一步令公共交通服務更為便捷及更容易使用，以及為乘客提供更多資訊，以讓駕駛者在使用私家車外有其他吸引的選擇，會有助鼓勵駕駛者不再擁有或使用私家車。工作小組知悉政府已公布開展《公共交通策略研究》，探討本港公共交通系統的多個範疇，當中包括如何提升各種公共交通服務的互補作用，而部分工作小組曾討論的事宜，會在該研究中再作探討。

²⁷ 目前有11個泊車轉乘停車場，位於或鄰近港鐵車站。當中，7個位於或鄰近香港站、九龍站、青衣站、彩虹站、錦上路站、紅磡站和上水站，由運輸署或香港鐵路有限公司管理；其餘4個，即位於或鄰近奧運站、坑口站、烏溪沙站和屯門站的泊車轉乘停車場，則由私人公司管理。

4.7.3 至於三條過海行車隧道，工作小組知悉當東區海底隧道的擁有權交還政府和中環灣仔繞道通車後，政府將約於2017年會重新檢視透過調整隧道費以理順三條隧道的使用情況。工作小組促請政府作出適時檢討。如有需要，政府可探討興建另一條過海行車隧道的可行性，以應付策略性新發展項目的長遠需要。

(b) 現階段不建議採納的措施

4.7.4 工作小組亦考慮過下列措施：

- (a) 引入車輛配額制度，以限制車輛牌照發牌數目；
- (b) 引入限駛計劃，以限制路上車輛數目，例如規定車牌以單雙數字作結的車輛隔日行駛；
- (c) 提高燃油稅，以減少駕駛者在不必要時駕車；
- (d) 鼓勵多人共乘一車，例如規定車內只有駕駛者一人的私家車在使用隧道時須繳交附加費；以及
- (e) 把針對交通擠塞相關違例事項的執法工作外判予私人機構，以加強執法力度。

4.7.5 上述部分措施已於其他城市推行，並在紓緩道路交通擠塞方面取得不同程度的成果。例如，新加坡和上海採用車輛配額競投制度，而北京則以抽籤方式發牌，以及採用限駛計劃，限制平日路上車輛的數目。在日本，非法泊車的執法工作已外判予私人承辦商。

4.7.6 然而，工作小組認為，上述較嚴厲的措施雖然在其他城市發揮一定成效，但在現階段未必適合引入香港。例如增加燃油稅會影響交通運輸業，而把交通擠塞相關違例事項的執法工作外判予私人承辦商或會惹起爭議。一些曾把非法泊車執法工作私營化的城市，例如英國的侯城，現已終止有關安排。

4.7.7 儘管如此，工作小組仍欲指出，如本港交通情況在政府採取建議的額外措施後繼續惡化，政府或需考慮這些較嚴厲的措施。由於該等措施備受爭議，政府日後須充分諮詢各持份者和市民的意見。

第5章 — 羣策羣力

5.1 概覽

5.1.1 本章闡釋社會各界可如何攜手協力，解決道路交通擠塞，並討論加強宣傳和教育的重要性。

5.2 羣策羣力

5.2.1 香港素以高效率著稱。我們都期望擁有一個高效的道路網絡，以配合城市的步伐。隨著本港不斷發展，要實現這期望並非易事，但倘若人人各盡其份，攜手協力，成功指日可待。

道路使用者

5.2.2 個別道路使用者只需履行公民責任，遵守交通規則，以及關顧其他道路使用者的需要，便已可大大幫助改善交通情況。

5.2.3 略為改變習慣也同樣有幫助。例如，駕駛者與其自行駕車出外參與社交聚會，倒不如考慮與朋友共乘一車。父母亦可為子女樹立榜樣，在接他們放學時，可改乘公共交通工具或把私家車停泊在附近停車場，而不是在路上兜圈以尋覓路旁泊車位，甚至雙行泊車。當人人都實踐這些簡單而良好的做法，累積起來，路上車輛的數目和路邊廢氣的排放便可減少。

業主和商戶

5.2.4 車輛若長時間停留在路旁(尤其在部分市區)上落貨物，會減少道路容車量，加劇交通擠塞。工作小組得悉，運輸署一直透過實施交通管理措施來應付相關問題(見第3.6.2至3.6.5段)，但在某些個案中，受影響業主和商戶卻反對落實該等措施。

5.2.5 工作小組籲請受影響人士從較宏觀的角度衡量這些交通管理措施。例如，遷移上落貨物的地點可能會對商戶造成即時不便，但卻可改善區內整體交通情況，從而惠及原本受影響的商戶，令他們運送貨物更加快捷。此外，商戶可安排於非繁忙時間在路旁上落貨物，協助紓緩道路交通擠塞。

立法會和區議會

5.2.6 一如其他公共政策，在制訂和落實交通管理措施時，政府必須審慎平衡相關措施為社會所帶來的整體利益和對持份者所造成的影響。以政府推展巴士路線重組為例，重組建議會帶來不少好處，包括提升巴士網絡的效率、減輕加價壓力和紓緩道路交通擠塞。然而，由於計劃涉及合併或取消部分巴士路線，以致部分乘客需要改變乘車習慣，地區人士往往因此反對計劃。

5.2.7 工作小組期望立法會和區議會議員繼續擔當政府與市民之間的橋樑。議員除為其代表的市民反映意見外，亦肩負促進社會整體福祉的重任。工作小組籲請立法會和區議會議員，幫助他們的選民了解一些未必受歡迎但有必要實施的交通管理措施，以及其所帶來的長遠好處。

政府

5.2.8 工作小組得悉政府一直三管齊下，利便人車往來，即改善交通基建、擴展和改善公共交通系統，以及管理道路的使用(見第3章)。工作小組同意，政府應繼續推行現行措施，與相關持份者緊密合作，檢討相關措施的成效及探討改善方法。

5.2.9 不過，基於第3章所述的原因，現行措施未能全面發揮成效。工作小組呼籲政府以更創新的思維，探討和採納可解決道路擠塞的新措施。借助新科技協助交通管理和執法，以及鼓勵市民步行或以在新市鎮和新發展區內，以單車作短途代步(有關闡釋已載於第3章)，均為正確方向。

5.2.10 此外，政府需要做好準備，推展具爭議但能有效處理交通擠塞的措施，例如電子道路收費。工作小組促請政府與相關持份者緊密合作，大力推展理據充份的紓緩交通擠塞建議。

5.3 宣傳和教育

5.3.1 如果說紓緩交通擠塞的措施好比一棵植物，必須先以創意培育種子、用決心播種，那宣傳和教育就像施肥一樣，可確保植物茁壯成長。

5.3.2 工作小組認為，必須制訂有效的宣傳和教育計劃，讓社會大眾明白保持客貨運輸暢通無阻的重要性，並了解每人如何可為此出一分力。工作小組建議政府宣傳以下兩項重要信息：

- (a) 羣策羣力：要解決道路交通擠塞，每個人的努力都不可少；以及
- (b) 雖感不便但仍值得以大局為重：某些紓緩交通擠塞的建議或會對部分人士造成不便，甚至增加其財政負擔，但卻可造福整個社會，值得推行。

5.3.3 工作小組亦希望指出教育下一代的重要性。不少人小時候都聽過這首交通安全歌曲，至今仍能引起共鳴：「慢慢走，勿亂跑，馬路如虎口，交通規則要遵守，安全第一，命長久。」假若香港人自小便潛移默化，學懂遵守交通規則及理解使用公共交通工具和步行的好處，日後便有望不用迫切地解決交通擠塞。此外，教育小朋友會帶來額外好處，因為他們往往可為其他家庭成員帶來正面影響。政府應考慮透過社交媒體等較生動和適合年青人的方法，以達到預期的宣傳效果。

5.3.4 除了以一般市民和年輕一代作為對象外，政府亦可與運輸業界緊密合作，爭取職業司機的支持，紓緩道路交通擠塞。

5.4 維持香港的競爭力

5.4.1 香港是世界級城市，一直竭力維持和提升競爭力。道路對客貨運輸至為重要，就像血管輸送營養到身體各部分一樣。便捷的道路網絡，能促進客運流動和經濟活動，對城市的健康發展相當重要。反之，交通擠塞不僅延長出行時間，更會在多方面窒礙城市的健康發展。

5.4.2 交通便利與否日漸成為界定一個城市生活質素和吸引力的重要指標¹，而空氣質素也是城市人深切關注的問題。改善道路擠塞，既可使交通更便捷，亦可減少路邊空氣污染，一舉兩得，必然有助香港

¹ 例如，《全球宜居城市調查》指數會按照陸路交通、運輸網絡及空氣質素等指標，決定各大城市的宜居排名。另一例子是《Mercer全球城市生活質素研究》，該研究根據交通運輸和市民健康等因素把各個城市排名，以協助跨國公司決定會否在某城市開設辦公室或廠房，以及如何釐定員工薪金的水平。

吸引更多海外專才和商業投資。因此，工作小組籲請社會各界齊心協力解決道路交通擠塞，維持香港的競爭力。

5.4.3 工作小組促請政府研究和考慮本報告所載的建議，並希望政府接納該等建議，在可行的情況下盡快付諸實行。

* * * * *

附件 編號		頁碼
1A	交通諮詢委員會轄下道路交通擠塞工作小組：成員	ii
1B	交通諮詢委員會：成員及職權範圍	iii
1C	道路交通擠塞民意調查	iv
1D	市民對路面交通擠塞及解決方法意見調查問卷	xxi
2	平日早上繁忙時間中區一帶部分主要道路的行車速度(2008至2013年)	xxxiii
3	以挖掘准許證機制控制道路工程對交通的影響	xxxiv

交通諮詢委員會轄下道路交通擠塞工作小組

成員

主席： 郭琳廣先生, BBS, JP

委員： 費中明先生, JP

何錦榮先生

劉玉娟女士

梁海國先生

羅康錦教授

盧佩瑩教授

李家慧女士

吳祖南博士, SBS, JP

雲維熹先生

交通諮詢委員會(交諮會)

成員

主席：郭琳廣先生, BBS, JP

委員：莊太量教授	李家慧女士
費中明先生, JP	吳祖南博士, SBS, JP
何錦榮先生	雲維熹先生
洪松蔭先生, JP	任景信先生
劉玉娟女士	葉少康先生, MH
梁海國先生	運輸及房屋局常任秘書長(運輸) 或其代表
羅康錦教授	運輸署署長
盧佩瑩教授	警務處處長或其代表
馬夏邈女士	

職權範圍

交諮會會依照以下原則，就各項交通事務，向行政長官會同行政會議提供意見：-

1. 交諮會之職責乃就交通政策廣泛涉及的各项問題，向行政長官會同行政會議提供意見，使市民的往來及貨物的運送，兩者情況均可獲得改善。
2. 交諮會可就其職權範圍內的各項事務，與市民或任何團體聯絡。
3. 交諮會可研究與交通直接有關的財政問題，但負責在公共開支及稅務等方面提出計劃者則為行政當局。
4. 運輸及房屋局局長得為交諮會設一秘書處，負責有關的行政事宜。
5. 交諮會可下設小組委員會、與其他團體組成聯合委員會、以及增選成員執行特定任務，並可以其認為最適當的方法展開工作。
6. 政務司司長在與交諮會及行政長官會同行政會議協商後，可不時修改委員會的職權範圍及其職務指南。

道路交通擠塞民意調查

1. 引言

1.1 道路交通擠塞民意調查旨在蒐集市民對本港道路交通擠塞情況及其主要成因的意見，以及評估市民對各種解決道路交通擠塞措施的接受程度。這項調查是由一家獨立的市場研究公司負責，該公司在2014年7月14日至2014年8月10日期間，向一般市民和六個組別的駕駛者分別進行了6 000個電話訪問和3 010個面談訪問。表1載列成功完成訪問的數字。研究公司其後為調查所得的數據進行加權處理，得出更代表整體人口和駕駛者的統計數字¹。

表1：成功完成訪問的數字

目標受訪者	成功完成訪問的數字
I. 一般市民	6 000
II. 駕駛者：	
(i) 私家車車主／司機	502
(ii) 的士司機	500
(iii) 貨車司機	501
(iv) 專營巴士司機	502
(v) 公共小巴司機	501
(vi) 其他巴士司機 ²	504
小計	3 010
總計(I)+(II)	9 010

2. 調查結果 — 香港道路交通擠塞的情況

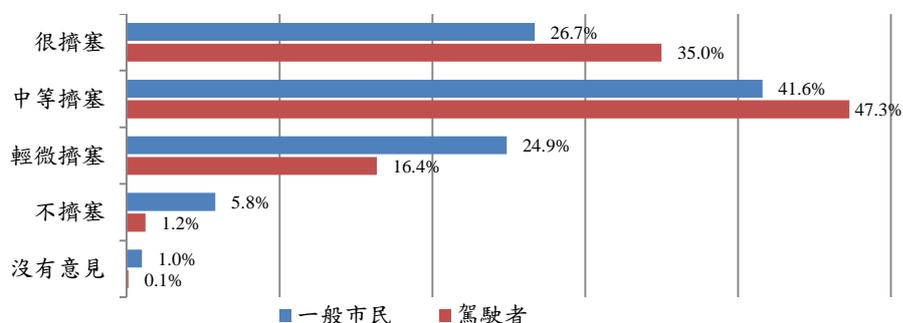
2.1 市民對整體道路交通擠塞程度的意見載於圖1。約有82%的駕駛者認為香港的交通情況屬中等擠塞至很擠塞，68%的一般市民持相同

¹ 一如其他調查分析，從6 000個電話訪問中取得的調查數據，會根據政府統計處2013年年底香港人口性別和年齡分布進行加權處理。而從3 010個面談訪問取得的調查數據，則會根據2013年各車輛類別的全年總行車里數進行加權處理。

² 其他巴士包括旅遊巴士、邨巴、學校巴士、跨境巴士、酒店巴士和公司巴士。

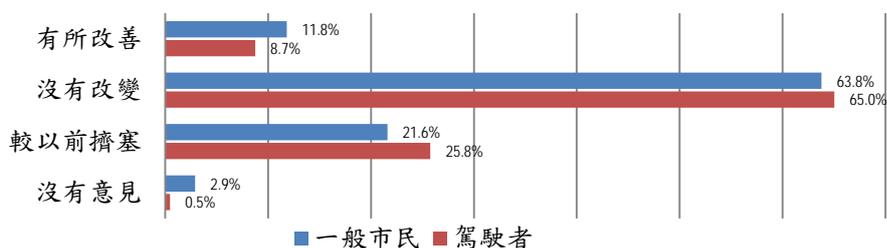
意見。這顯示市民普遍認同香港道路交通擠塞情況嚴重，但駕駛者則因較受道路交通擠塞影響，故對交通情況更為關注。

圖1：整體路面交通擠塞程度



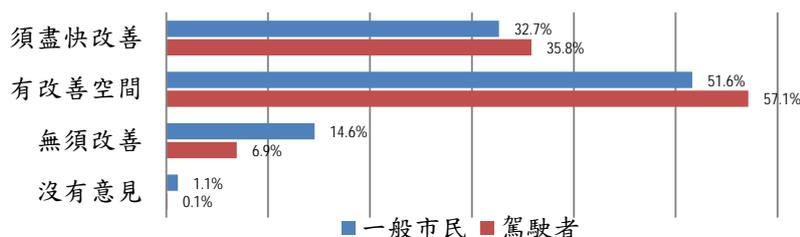
2.2 超過60%的一般市民和駕駛者都認為，路面交通情況與12個月前比較沒有轉差，另有25%認為情況轉差、約10%認為情況有所改善。對於過去12個月路面交通情況的轉變，駕駛者給予正面評論的比率較一般市民少。有關結果摘錄於圖2。

圖2：與12個月前比較的整體路面交通情況



2.3 問到是否需要改善路面交通情況，約有84%的一般市民認為需要改善，包括約33%認為須盡快改善。至於駕駛者方面，分別有93%及36%持相同意見，再次顯示駕駛者因較受道路交通擠塞影響而更期望見到改善。有關結果摘錄於圖3。

圖3：改善道路交通擠塞的需要



2.4 從上文第2.1至2.3段所作的討論，可得出以下結論：

- (a) 大多數一般市民，尤其是駕駛者，認為香港的道路交通擠塞情況屬中等至嚴重程度；
- (b) 大多數一般市民，尤其是駕駛者，認為需要改善香港的道路交通擠塞情況；以及
- (c) 大多數一般市民及駕駛者，不認為香港的道路交通擠塞情況在過去12個月轉差。

3. 調查結果 — 道路交通擠塞的成因

3.1 是次調查向一般市民列舉八項因素，並詢問他們是否同意該等因素是引致香港道路交通擠塞的原因，有關結果摘錄於表2。獲最多一般市民同意³的首三項因素(全部超過50%)分別為：

- (a) 「路面有過多車輛行駛」(62%)；
- (b) 「路面有過多道路工程」(54%)；以及
- (c) 「非法泊車」(52%)。

3.2 就同一問題，是次調查向駕駛者列舉多兩項因素(即合共十項)；下文第3.4段將詳述原因。調查結果摘錄於表2。當中，有九項因素獲超過50%駕駛者同意為道路交通擠塞的成因，只有「路面有過多小巴上落客」一項，獲少於50%駕駛者認同。結果顯示駕駛者因較直接受道路交通擠塞影響，而對相關問題反應較強烈。獲最多駕駛者同意的首四項因素(亦包括獲最多一般市民同意的首三項因素)分別為：

- (a) 「路邊上落客貨設施不足」(77%)；
- (b) 「路面有過多道路工程」(75%)；
- (c) 「非法泊車」(74%)；以及
- (d) 「路面有過多車輛行駛」(70%)。

³ 在本附件內匯報的統計資料，「同意」包括「非常同意」及「同意」兩者；而「不同意」則包括「非常不同意」及「不同意」兩者。

表2：道路交通擠塞的成因

項目	道路交通擠塞的成因	受訪者	非常同意 ／同意	非常不同意 ／不同意
1	路面有過多車輛行駛	一般市民	62%	10%
		駕駛者	70%	6%
2	路面有過多道路工程	一般市民	54%	17%
		駕駛者	75%	7%
3	非法泊車	一般市民	52%	21%
		駕駛者	74%	7%
4	有道路使用者違例在路邊上落客人或貨物	一般市民	49%	21%
		駕駛者	69%	9%
5	缺乏足夠土地興建新道路	一般市民	46%	24%
		駕駛者	58%	17%
6(a)	路面有過多巴士上落客	一般市民	37%	30%
		駕駛者	56%	17%
6(b)	路面有過多旅遊巴士上落客	一般市民	31%	36%
		駕駛者	50%	18%
6(c)	路面有過多小巴上落客	一般市民	25%	36%
		駕駛者	36%	24%
7	路邊上落客貨設施不足	一般市民	不適用	不適用
		駕駛者	77%	6%
8	有車輛在道路上兜圈或等候泊車位	一般市民	不適用	不適用
		駕駛者	67%	11%

3.3 在電話訪問和面談訪問中，一般市民和駕駛者均被問及是否同意路面上三類車輛(即巴士、小巴及旅遊巴士)的上落客活動，是導致道路交通擠塞的成因。結果顯示，一般市民多持中立態度，同意與不同意兩者的百分比相差不大。相反，有較多駕駛者認為巴士上落客(56%)及旅遊巴士上落客(50%)是導致道路交通擠塞的成因。

3.4 與一般市民比較，駕駛者會更注意到「路邊上落客貨設施不足」及「有車輛在道路上兜圈或等候泊車位」會否導致道路交通擠塞。因此在面談訪問中也蒐集駕駛者對這兩項因素的意見。大部分駕駛者均同意「路邊上落客貨設施不足」(77%，為最多駕駛者同意的成因)及「有車輛在道路上兜圈或等候泊車位」(67%)是導致道路交通擠塞的成因。

3.5 在各項被認同的交通擠塞成因中，受訪者進一步被問及何者屬最主要的原因。一般市民與駕駛者的結果分別載於圖4及圖5。結果顯示，兩方的首三項選擇一致，分別為：

- (a) 「路面有過多車輛行駛」；
- (b) 「非法泊車」；及
- (c) 「路面有過多道路工程」。

圖4：道路交通擠塞的主要成因－一般市民的意見

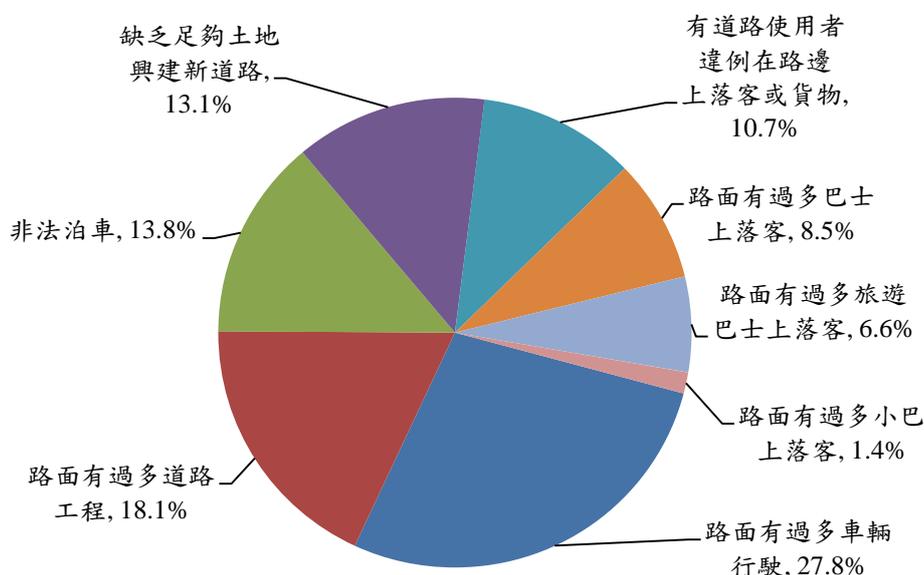
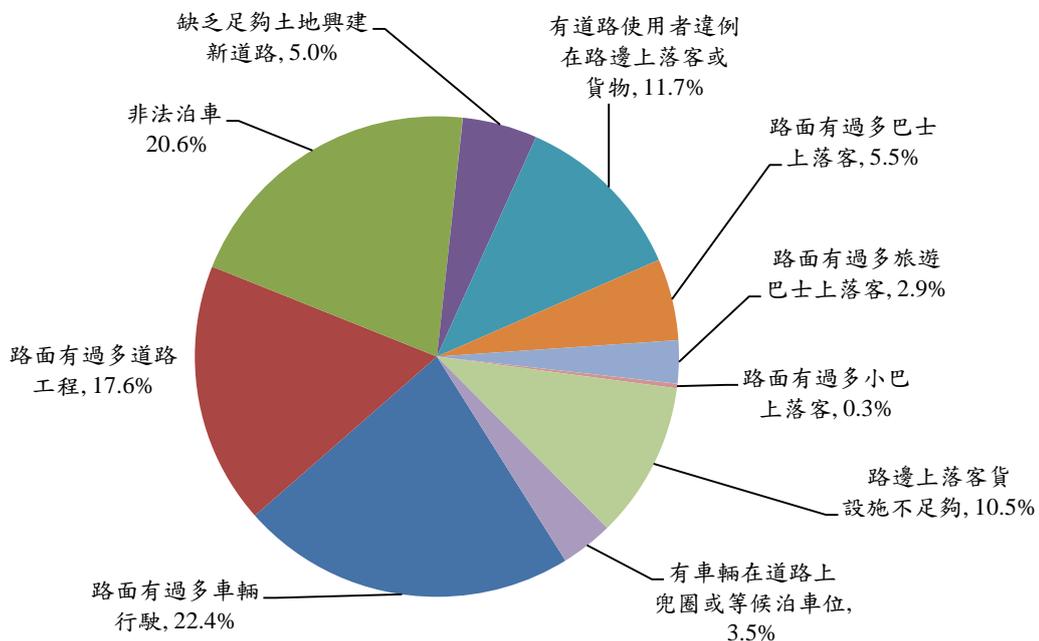


圖5：道路交通擠塞的主要成因－駕駛者的意見

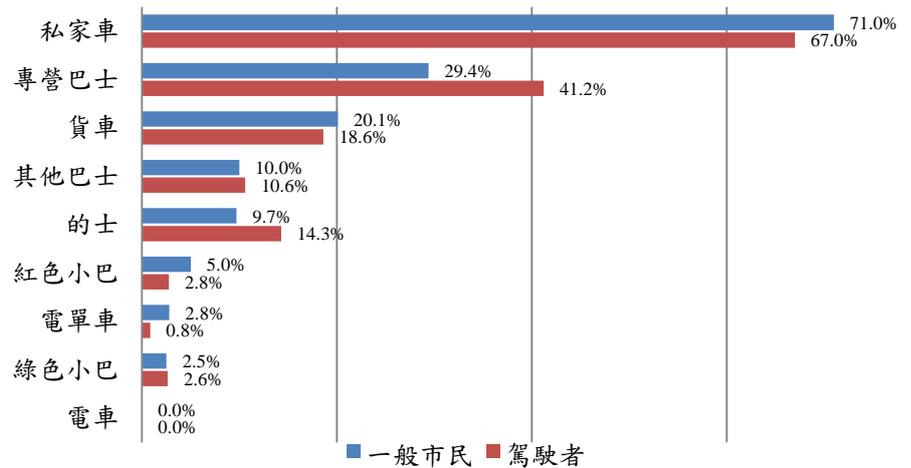


3.6 首三項「最主要原因」與表2所載的結果大致上脛合，惟「路邊上落客貨設施不足夠」一項雖有77%的駕駛者同意為道路交通擠塞的成因，亦是問卷所載十項成因中獲最多駕駛者認同的一項，但在圖5只位列第五項最主要原因。

3.7 「路面有過多車輛行駛」是一般市民和駕駛者一致選出的首項最主要原因。在同意「路面有過多車輛行駛」為道路交通擠塞成因之一的受訪者中，他們認為最應減少數目的車輛類別⁴摘錄於圖6。從該圖可見，私家車佔首位，近70%的一般市民和駕駛者認為應減少路面上私家車的數目。其次為專營巴士，支持減少其數目的駕駛者比率(41%)較一般市民的(29%)為多。貨車佔第三位，約有20%的一般市民和19%的駕駛者認為需要減少其數目。

⁴ 受訪者可選擇一至兩類車輛。

圖6：應減少數目的車輛類別



註：受訪者可選擇一至兩項交通工具，故比率的總和並不等於100%。

3.8 受訪者可提出問卷上沒有提及的其他導致道路交通擠塞成因。他們提出的其他成因包括：

- (a) 路面過於狹窄；
- (b) 道路不足；
- (c) 泊車位不足；
- (d) 過海隧道或其他隧道使用率不均；
- (e) 太多以交通燈控制的路口；
- (f) 停候交通燈時間過長；以及
- (g) 太多交通意外。

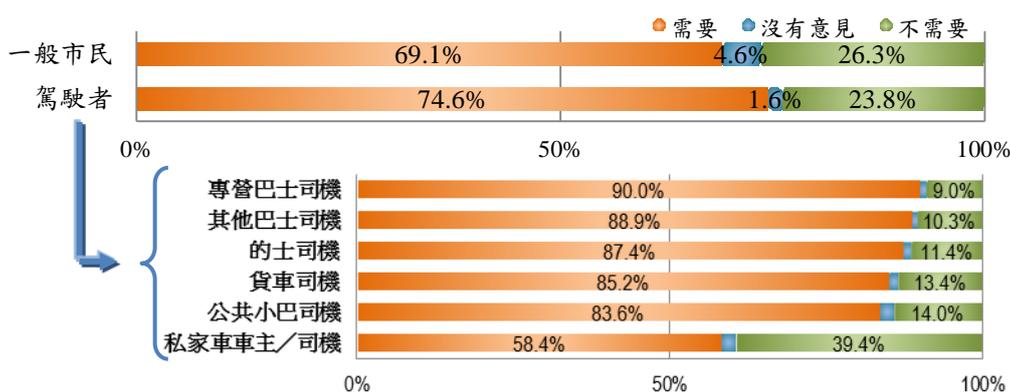
3.9 從上文第3.1至3.8段所作的討論，可得出以下的結論：

- (a) 道路使用者(一般市民及駕駛者)認為「路面有過多車輛行駛」、「非法泊車」和「路面有過多道路工程」是導致本港道路交通擠塞的最主要原因；以及
- (b) 在認同「路面有過多車輛行駛」為道路交通擠塞成因之一的受訪者中，他們(不論是一般市民或駕駛者)大多支持減少私家車的數目。

4. 調查結果 — 控制私家車增長的需要和優先使用路面空間

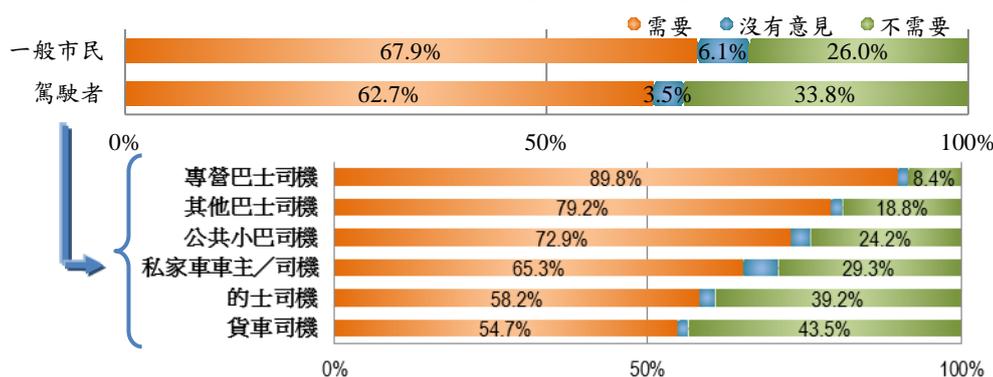
4.1 大多數一般市民(69%)和駕駛者(75%)認為需要控制私家車的增長(見圖7)。這與第3.7段中有關私家車數目最應受控制的論述相吻合。值得注意的是，私家車車主／司機雖然是這項措施的目標對象，但仍約有58%表示需要控制私家車的增長。不過，相比其餘五個駕駛者組別，這個比率仍是最低的；其餘五個組別的比率介乎84%至90%不等。

圖7：控制私家車的增長



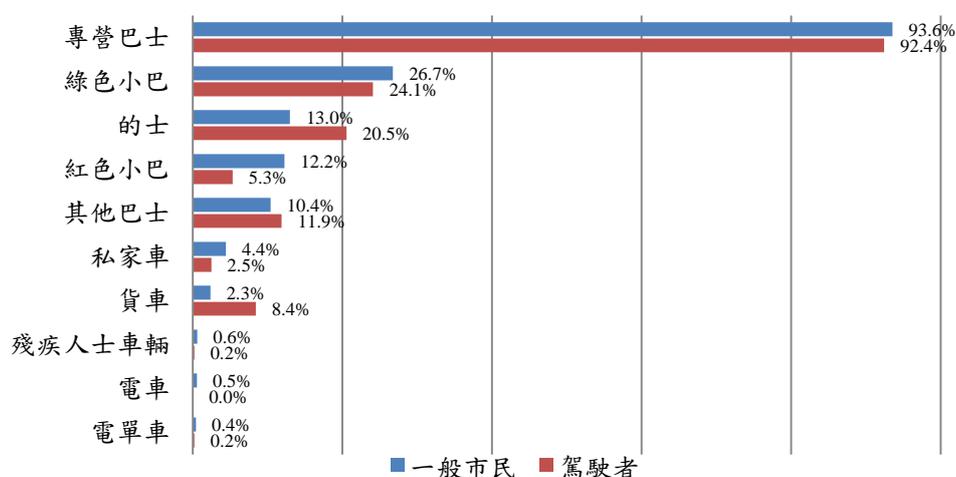
4.2 大部分一般市民(68%)和駕駛者(63%)認同本港路面空間有限，並支持政府給予某些交通工具優先使用道路的權利(見圖8)。在各個駕駛者組別中，專營巴士司機(90%)最支持這項措施，其次為其他巴士司機(80%)。

圖8：給予某些交通工具優先使用道路的權利



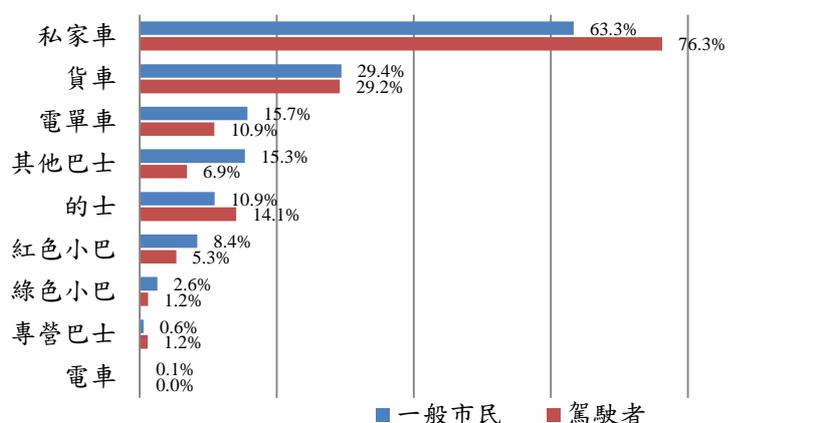
4.3 在贊成政府給予某些交通工具優先使用道路權利的受訪者中，他們屬意和不屬意獲得優先使用權的車輛類別⁵分別載於圖9和圖10。大多數一般市民(94%)和駕駛者(92%)認為應給予專營巴士優先使用權，其次為綠色小巴(一般市民和駕駛者各約有25%表示支持)。另一方面，超過63%一般市民和76%駕駛者認為不應給予私家車優先使用權，其次為貨車(兩者各約有29%)。值得注意的是，超過半數的私家車車主／司機(58%)也同意不應給予私家車優先使用權。不過，相比其餘五個駕駛者組別，這個比率仍是最低的；其餘五個組別的比率介乎89%至93%不等。

圖 9：應獲道路優先使用權的交通工具



註：受訪者可選擇一至兩項交通工具，故比率的總和並不等於100%。

圖 10：不應獲道路優先使用權的交通工具



註：受訪者可選擇一至兩項交通工具，故比率的總和並不等於100%。

⁵ 受訪者獲邀提出一至兩類應該和不應該獲得道路優先使用權的交通工具。

4.4 從上文第4.1至4.3段所作的討論，可得出以下的結論：

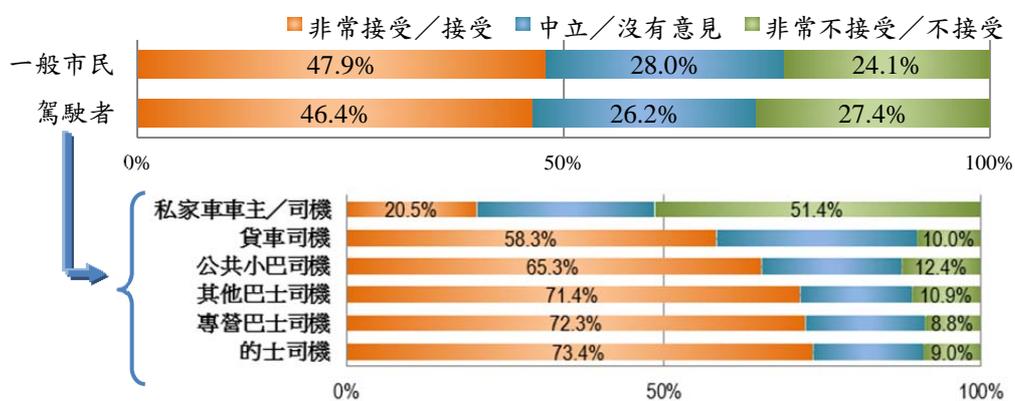
- (a) 受訪者很支持控制私家車的增長；
- (b) 受訪者很支持給予某些交通工具優先使用本港有限路面空間的權利；
- (c) 絕大多數受訪者認為應給予專營巴士優先使用權，也有部分受訪者支持讓小巴享有此權利；以及
- (d) 大多數受訪者認為不應給予私家車優先使用權，也有部分受訪者支持不讓貨車享有此權利。

5. 調查結果 — 對建議的中、短期措施的接受程度

(A) 提高擁有或使用私家車的費用

5.1 受訪者被問及是否接受「提高擁有或使用私家車的費用⁶」作為控制道路交通擠塞的措施，有關結果摘錄於圖11。結果顯示，近48%一般市民表示接受這項措施，有24%則反對。

圖11：對「提高擁有或使用私家車的費用」的接受程度



5.2 在駕駛者中，約46%接受對私家車實施財政措施，以控制道路交通擠塞，約27%則表示反對。在502名接受面談訪問的私家車車主/司機中，只有約21%表示接受對私家車實施財政措施，而大部分(約51%)均表示反對。在其餘五組駕駛者中，逾半數(約58%至73%)支持這項措施。

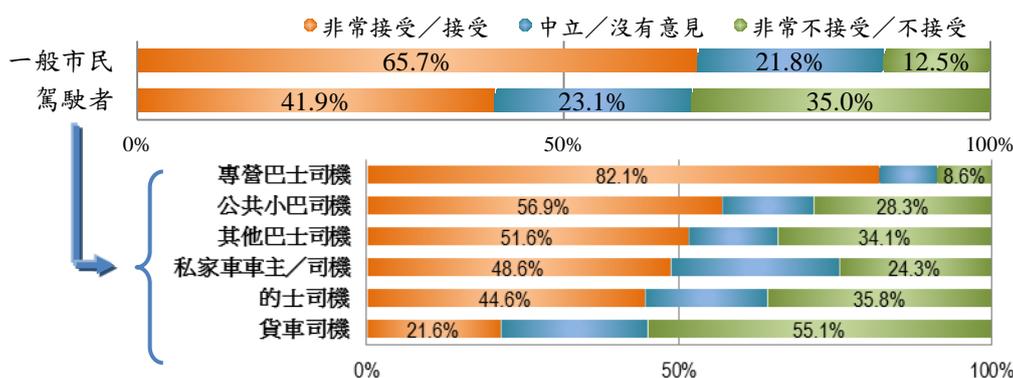
⁶ 「提高私家車的首次登記稅」及「提高私家車的牌照年費」為訪問引用的兩個例子。

5.3 根據上述的調查結果，預料直接受影響的私家車車主／司機所反對有關財政措施，但一般市民及其他非私家車司機卻會給予中度支持。

(B) 提高與交通擠塞相關的違例事項的定額罰款

5.4 受訪者對「提高與交通擠塞相關的違例事項的定額罰款」的接受程度，見圖12。約66%一般市民接受這項措施，約13%則反對。至於駕駛者方面，接受和反對措施的各約佔42%和35%。在各組別的駕駛者中，專營巴士司機(82%)最接受這項措施，其次為公共小巴司機(57%)及其他巴士司機(52%)。逾半數的貨車司機(55%)反對這項措施，這是因為他們的日常工作多涉及上落貨物，措施對他們的影響最大。

圖12：對「提高與交通擠塞相關的違例事項的定額罰款」的接受程度

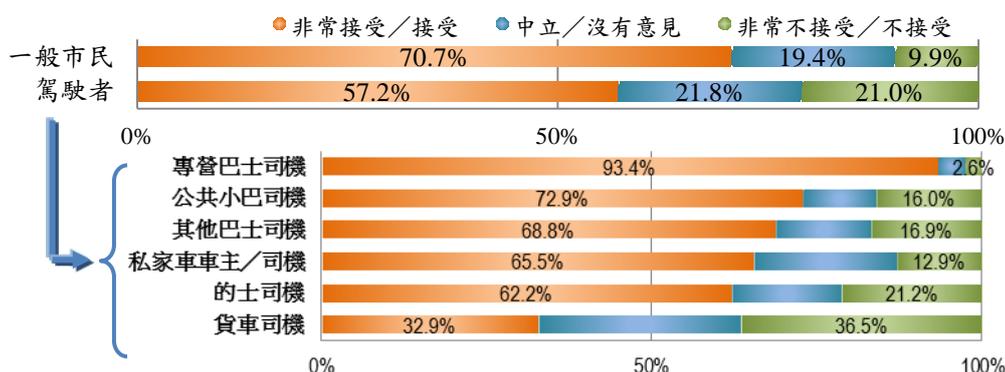


5.5 根據上述的調查結果，「提高與交通擠塞相關的違例事項的定額罰款」料會得到一般市民的大力支持；但部分駕駛者，尤其受影響最大的貨車司機，則會表示反對。

(C) 加強對與交通擠塞相關的違例事項的執法行動

5.6 受訪者對「加強對與交通擠塞相關的違例事項的執法行動」的接受程度，見圖13。一般市民中約有71%接受這項措施，只有少於10%表示反對。至於駕駛者方面，接受和反對措施的分別佔57%和21%。在各組別的駕駛者中，專營巴士司機(93%)最接受這項措施，其次為公共小巴司機(73%)。只有少於半數的貨車司機支持這項措施：接受和反對者分別有33%和37%；這同樣是由於他們的工作最受這項措施影響。

圖13：對「加強對與交通擠塞相關的違例事項的執法行動」的接受程度



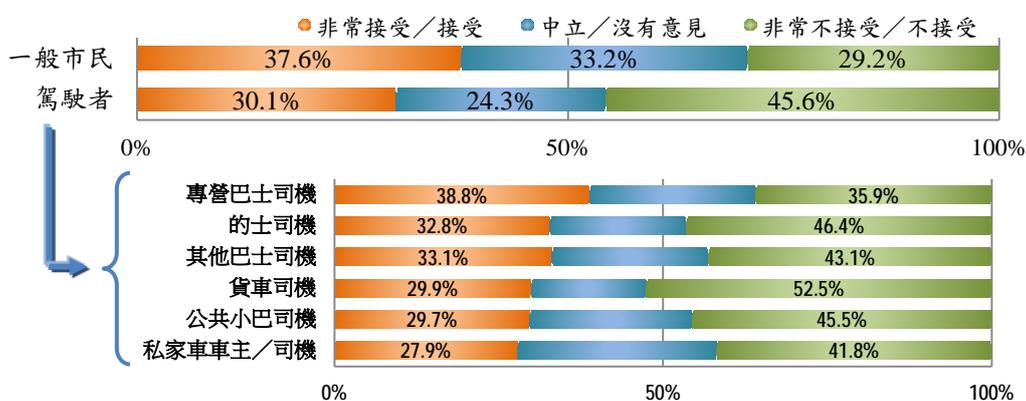
5.7 根據上述的調查結果，「加強對交通擠塞相關的違例事項的執法行動」料會得到一般市民的大力支持。事實上，其支持度的確稍高於「提高與交通擠塞相關的違例事項的定額罰款」。貨車司機受措施影響最大，料部分貨車司機會提出反對。

(D) 提高泊車咪錶的收費

5.8 受訪者對「提高泊車咪錶的收費」的接受程度，見圖14。一般市民對這項措施的意見有頗大分歧：約有38%支持、29%反對，餘下33%持中立態度。至於駕駛者方面，反對和支持措施的分別佔46%和30%，餘下24%持中立態度。在各組別的駕駛者中，逾半數貨車司機(53%)表示反對。

5.9 根據上述的調查結果，預計一般市民和駕駛者對「提高泊車咪錶的收費」的支持度僅屬一般。事實上，是項措施或會遭駕駛者強烈反對。

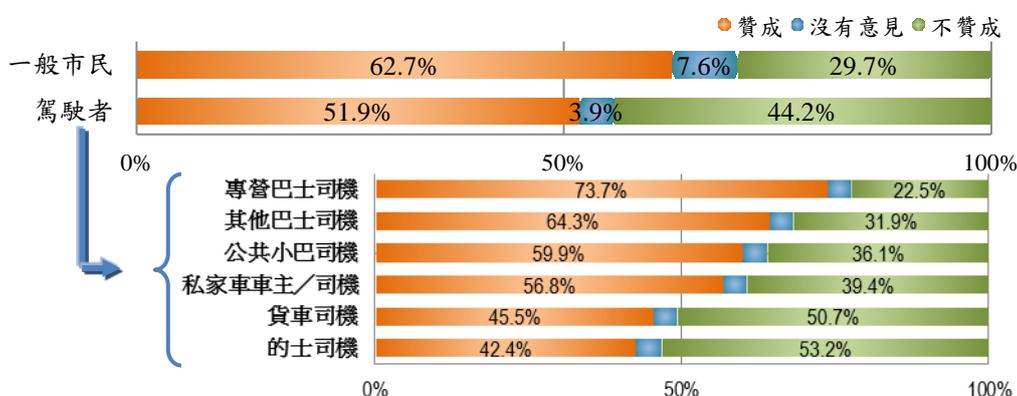
圖14：對「提高泊車咪錶的收費」的接受程度



(E) 實施電子道路收費計劃

5.10 是次調查詢問受訪者是否支持在繁忙地區實施電子道路收費計劃，以減少指定種類的車輛進入有關地區，調查結果見圖15。近63%一般市民接受這項措施，約30%則反對。至於駕駛者的意見則有較大分歧：儘管有接近52%表示支持，但這只是稍高於反對的比率(約44%)。在各組別的駕駛者中，專營巴士司機(74%)最支持實施電子道路收費計劃，其次為其他巴士司機(約64%)。貨車及的士司機皆傾向不支持這項措施(分別為51%及53%)。

圖15：對「實施電子道路收費計劃」的接受程度



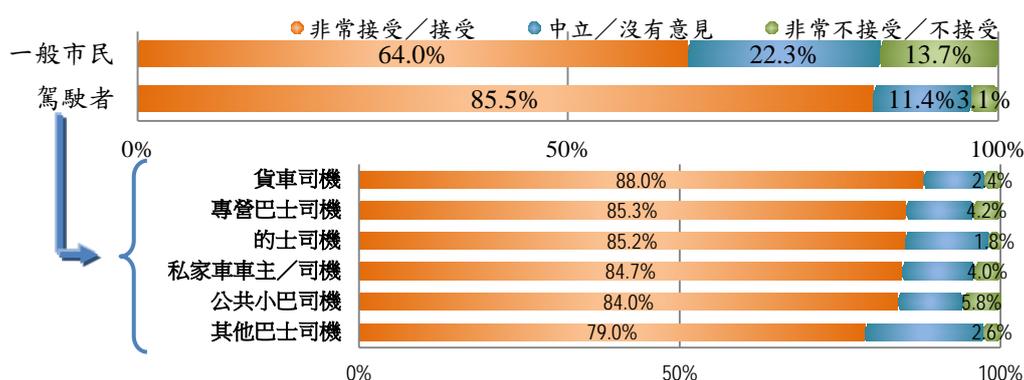
5.11 根據上述的調查結果，實施電子道路收費計劃的支持及反對比率料會相若，這證明有關計劃在社會上仍備受爭議。

6. 調查結果 — 對其他措施的接受程度

(A) 巴士路線重組

6.1 受訪者對推行巴士路線重組以控制道路交通擠塞的接受程度，見圖16。約64%的一般市民和86%的駕駛者認為這項措施可以接受，顯示駕駛者比市民更歡迎有關措施。

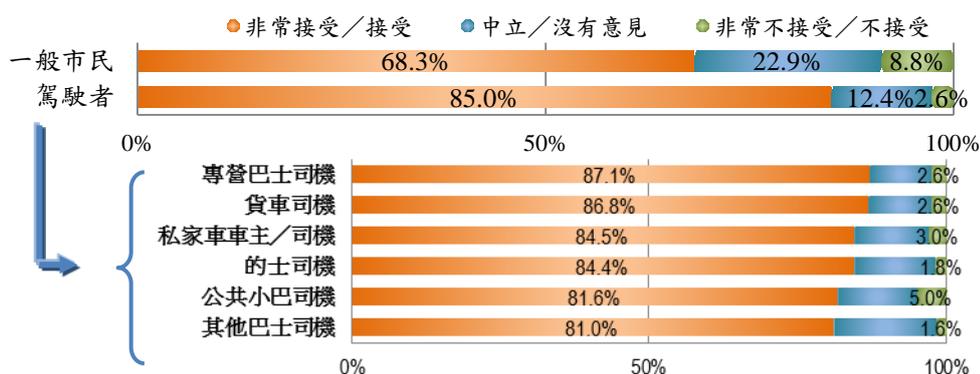
圖 16：對「巴士路線重組」的接受程度



(B) 增加巴士轉乘車站和改善現時轉乘站的設施

6.2 受訪者對「增加巴士轉乘車站和改善現時轉乘站的設施」的接受程度，見圖17。約有69%的一般市民和85%的駕駛者認為這項措施可以接受，調查結果與「巴士路線重組」相若。

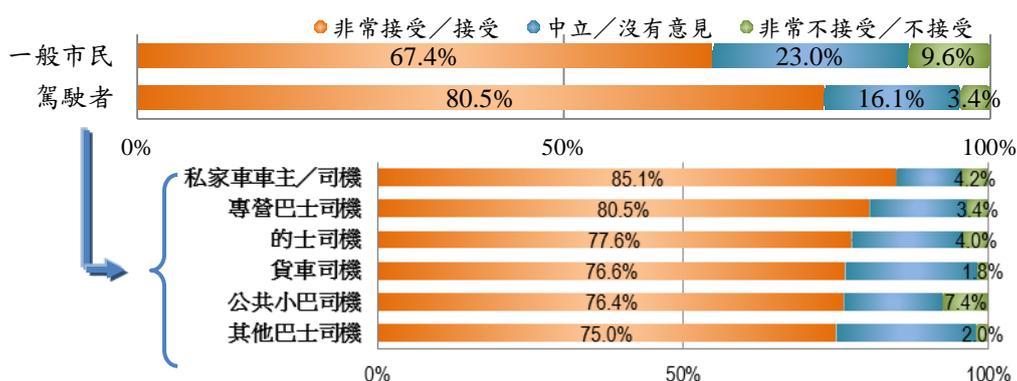
圖 17：對「增加巴士轉乘車站和改善現時轉乘站的設施」的接受程度



(C) 在繁忙地區外圍提供更多泊車轉乘停車場

6.3 受訪者對「在繁忙地區外圍提供更多泊車轉乘停車場」的接受程度，見圖18。約有67%的一般市民和81%的駕駛者認為這項措施可以接受。

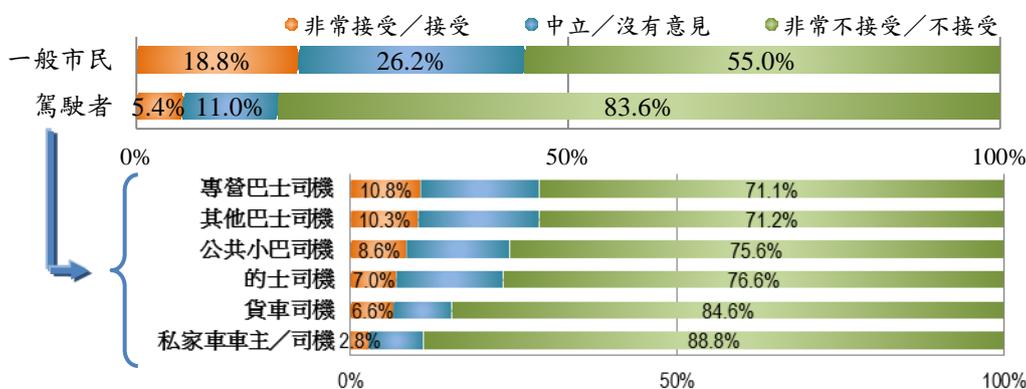
圖18：對「在繁忙地區外圍提供更多泊車轉乘停車場」的接受程度



(D) 減少泊車位供應

6.4 受訪者對「減少泊車位供應」的接受程度，見圖19。在一般市民中，只有19%認為措施可以接受，大多數(55%)認為不可接受。駕駛者因較直接受這項措施影響而反應較大，認為這是調查中最不可接受的措施；近84%的駕駛者認為這項措施不可接受。

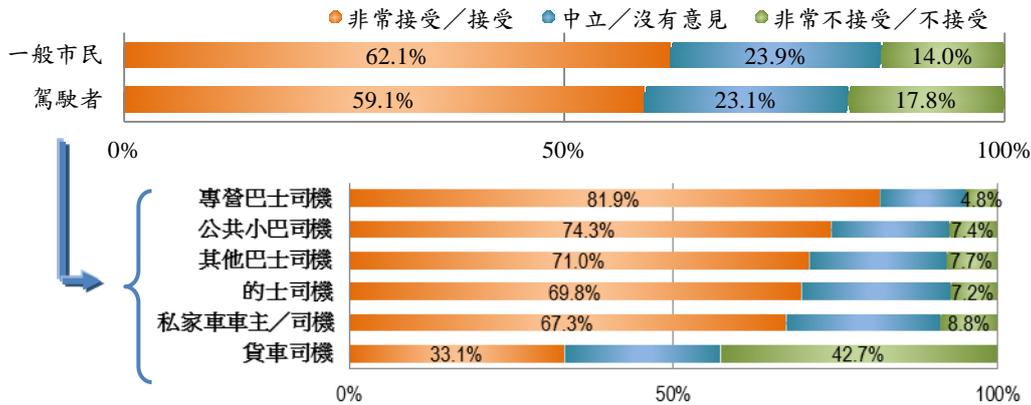
圖19：對「減少泊車位供應」的接受程度



(E) 在繁忙地區內規定貨車只可以在非繁忙時間上落貨

6.5 受訪者對「在繁忙地區內規定貨車只可以在非繁忙時間上落貨」的接受程度，見圖20。約有62%的一般市民認為這項措施可以接受，而駕駛者則有59%表示支持。不過，由於這項措施特別針對貨車司機，只有33%的貨車司機表示支持，另有43%反對。至於其餘五個組別的駕駛者，大部分支持這項措施。

圖20：對「在繁忙地區內規定貨車只可以在非繁忙時間上落貨」的接受程度



7. 調查結果 — 其他建議

7.1 受訪者亦可以提出訪問中未有涵蓋的控制道路交通擠塞的措施(即第5.1至6.5段所討論的措施)。這方面的回應不多，摘錄於下文。部分建議實際上與問卷載列的措施類似，凡問卷未有涵蓋的措施均已標註星號。

減少路面車輛數目

1. 控制私家車的增長
2. 減少路面私家車數目
3. 減少路面巴士數目
4. 實施單/雙數車牌號碼限行計劃*
5. 實施道路收費

加強執法

6. 加派執法人員
7. 加強對交通違例事項的執法行動

調整隧道收費

8. 降低東區和西區海底隧道的收費以作交通分流*

建設新的基建/設施

9. 擴闊道路*
10. 興建更多行車天橋/行車隧道*
11. 興建更多行人天橋/行人隧道*

12. 興建更多鐵路*

13. 建新路*

14. 加泊車位數目*

更妥善協調／監控道路工程

15. 快道路工程*

16. 少道路工程*

* 問卷未有涵蓋的措施

	Sup :	Case :
	Edit :	Check :

市民對路面交通擠塞及解決方法意見調查 (TIGP)

當問卷填入數據後即成限閱文件
只有獲授權人士可閱讀本文件內容

電話編號： _____

被訪者稱呼： _____ 聯絡電話： _____

訪問員編號： _____ 訪問日期： _____

訪問開始時間： _____ 訪問結束時間： _____

介紹：

你好！我姓____，係受運輸署委託嘅米嘉道資訊策略有限公司，我哋現正進行一項關於香港路面交通擠塞情況嘅意見調查，希望同你做個簡短訪問。所有資料係絕對保密，只會用作綜合統計分析。多謝你合作。

甄別被訪者

- S1. 我哋係用隨機抽樣方式抽選府上一位家庭成員接受訪問嘅。
請問你屋企包括你在內，有幾多位 15 歲或以上 嘅家庭成員呢？我係指一星期最少有四晚嘅嘍嘢嘅家庭成員，但唔包括留宿家庭傭工。
- 記錄人數： _____ 人 [如超過一位，問 S2；否則邀請該位家庭成員接受訪問。]
- S2. 咁啲呢 _____ 位家庭成員當中，邊一位係最近過咗生日嘅呢？
(如被訪者不明白：即係今日係 ____ 月 ____ 日，咁對上係邊位生日呢？)
- 本人 → [讀出] 多謝你接受我哋訪問 [開始訪問]
- 其他人 → [讀出] 我想同呢位家庭成員做訪問，麻煩你可唔可以請佢過嚟聽電話呢？
[重複介紹，然後開始訪問]
[若選中的被訪者不在家或暫時不方便接受訪問，必須另行安排日期及時間再作訪問] 請問乜嘢時間 或 日子會搵到佢呢？
- [如被訪者拒絕接受訪問，讀出] 你嘅意見對政府改善香港路面交通擠塞情況十分重要。我哋嘅訪問只需要幾分鐘時間，而且請你放心，所有資料只會用作研究用途，係絕對保密嘅。

主要問卷

Q1. 喺過去三個月，你係「經常」、「間中」、「好少」，定係「完全冇」使用以下嘅交通工具呢？ [單選]					
[輪流讀出]		經常	間中	好少	完全冇
<input type="checkbox"/>	(i) 鐵路 (包括港鐵、輕鐵)	1	2	3	4
<input type="checkbox"/>	(ii) 專營巴士 (包括九巴、新巴、城巴、離島或機場巴士)	1	2	3	4
<input type="checkbox"/>	(iii) 其他巴士 (如旅遊巴、邨巴、校巴、穿梭巴士)	1	2	3	4
<input type="checkbox"/>	(iv) 紅色小巴	1	2	3	4
<input type="checkbox"/>	(v) 綠色小巴	1	2	3	4
<input type="checkbox"/>	(vi) 的士	1	2	3	4
<input type="checkbox"/>	(vii) 私家車 (包括司機及乘客)	1	2	3	4
<input type="checkbox"/>	(viii) 電單車 (包括司機及乘客)	1	2	3	4
<input type="checkbox"/>	(ix) 電車	1	2	3	4
<input type="checkbox"/>	(x) 單車	1	2	3	4
<input type="checkbox"/>	(xi) 渡輪	1	2	3	4
<input type="checkbox"/>	(xii) 貨車	1	2	3	4
【如果全部答 4，則終止訪問，並多謝被訪者】					

Q2a. 你認為現時香港整體嘅路面交通情況係…[隨機順序讀出 1-4 答案 或 4-1 答案]。	[單選]
唔擠塞	1
輕微擠塞	2
中等擠塞	3
很擠塞	4
唔知道 或 冇意見 [不讀出]	8

Q2b. 咁同 12 個月前比較，你認為現時香港整體嘅路面交通情況係…[隨機順序讀出 1-3 答案 或 3-1 答案]。	[單選]
比之前擠塞	1
冇改變	2
改善咗	3
唔知道 或 冇意見 [不讀出]	8

Q3. 你認為現時香港整體嘅路面交通情況係…[隨機順序讀出 1-3 答案 或 3-1 答案]。	[單選]
無須改善 或 尚可接受	1
冇改善嘅空間	2
須盡快改善	3
唔知道 或 冇意見 [不讀出]	8

Q4(i). 請問你同唔同意以下項目係可能會引致香港路面出現交通擠塞嘅原因呢？請你以 1 至 5 分表示，1 分代表非常唔同意，5 分代表非常同意。

Q4(ii) 咁你認為…[逐一讀出 Q4(i)a – e 及 g 答 4 – 5 分嘅項目]，邊一項係導致路面出現交通擠塞嘅**最主要**原因呢？

		Q4(i). [單選]						Q4(ii)
[輪流讀出]		非常同意	同意	中立	唔同意	非常唔同意	冇意見 [不讀出]	[單選]
<input type="checkbox"/>	a. 缺乏足夠土地興建新道路	5	4	3	2	1	8	1
<input type="checkbox"/>	b. 有道路使用者違例喺路邊上落客人或貨物	5	4	3	2	1	8	2
<input type="checkbox"/>	c. 非法泊車阻塞道路	5	4	3	2	1	8	3
<input type="checkbox"/>	d. 路面有過多道路工程	5	4	3	2	1	8	4
<input type="checkbox"/>	e. 路面有過多車輛行駛	5	4	3	2	1	8	5
[追問 e 答 4 – 5 分] f. 咁你認為邊一種車輛過多而應該要減少呢？咁仲有呢？						第一提及 [單選]	第二提及 [單選]	
專營巴士 (包括九巴、新巴、城巴、離島或機場巴士)						1	1	
其他巴士 (如旅遊巴、邨巴、校巴、穿梭巴士)						2	2	
紅色小巴						3	3	
綠色小巴						4	4	
的士						5	5	
私家車						6	6	
電單車						7	7	
貨車						8	8	
其他，請註明：_____								
<input type="checkbox"/>	g. 路面有過多車輛上落客							
	(i) 巴士	5	4	3	2	1	8	6
	(ii) 小巴	5	4	3	2	1	8	7
	(iii) 旅遊巴士	5	4	3	2	1	8	8

Q5. 除咗以上所講，你認為仲有冇其他原因令現時香港路面出現交通擠塞呢？仲有無其他呢？

Q6. 你認為政府需唔需要提出措施去控制私家車嘅增長呢？

需要	1
唔需要	2
唔知道 或 冇意見 [不讀出]	8

Q7a. 請問你接唔接受以下幾項控制道路擠塞嘅措施呢？請你以 1 至 5 分表示，1 分代表非常唔接受，5 分代表非常接受。[單選]

	非常接受	接受	中立	唔接受	非常唔接受	冇意見 [不讀出]
<input type="checkbox"/> [輪流讀出]						
<input type="checkbox"/> h. 提高違例上落客貨及非法泊車嘅罰則	5	4	3	2	1	8
<input type="checkbox"/> i. 加強對違例路邊上落客貨及非法泊車嘅執法	5	4	3	2	1	8
<input type="checkbox"/> j. 巴士路線重組(即減少開辦直接巴士線前往擠塞地區和提供巴士轉乘的車費優惠)	5	4	3	2	1	8
<input type="checkbox"/> k. 增加巴士轉乘車站和改善現時轉乘站的設施	5	4	3	2	1	8
<input type="checkbox"/> l. 喺繁忙地區外圍提供更多泊車轉乘嘅地點及優惠	5	4	3	2	1	8
<input type="checkbox"/> m. 提高公共泊車位嘅收費	5	4	3	2	1	8
<input type="checkbox"/> n. 減少泊車位供應	5	4	3	2	1	8
<input type="checkbox"/> o. 喺繁忙地區內規定貨車只可以喺非繁忙時間上落貨	5	4	3	2	1	8
<input type="checkbox"/> p. 提高擁有或使用私家車嘅費用(例如購買全新私家車嘅首次登記稅、私家車嘅每年牌照費用)	5	4	3	2	1	8

Q7b. 除咗以上所講，你認為仲有冇其他措施可以控制道路擠塞呢？

Q8. 假若政府喺繁忙地區(例如中區)實施電子道路收費計劃，以減少指定種類嘅車輛進入個區，你贊不贊成呢？ [單選]

贊成 1
唔贊成 2
唔知道 或 冇意見 [不讀出] 8

Q9. 道路空間有限，如果政府給予某啲路面交通工具優先使用道路嘅權利，你贊不贊成呢？ [單選]

贊成 1 → 繼續 Q10
唔贊成 2 → 跳至 Q12
唔知道 或 冇意見 [不讀出] 8 → 跳至 Q12

Q10. 咁你認為最應該優先使用道路嘅路面交通工具係以下邊類呢？咁仲有呢？

Q11. 咁你認為最唔應該優先使用道路嘅路面交通工具係以下邊類呢？咁仲有呢？

		Q10.		Q11.	
		第一提 及 [單選]	第二提 及 [單選]	第一提 及 [單選]	第二提 及 [單選]
	[輪流讀出]				
<input type="checkbox"/>	專營巴士 (包括九巴、新巴、城巴、離島或機場巴士)	1	1	1	1
<input type="checkbox"/>	其他巴士 (如旅遊巴、邨巴、校巴、穿梭巴士)	2	2	2	2
<input type="checkbox"/>	紅色小巴	3	3	3	3
<input type="checkbox"/>	綠色小巴	4	4	4	4
<input type="checkbox"/>	的士	5	5	5	5
<input type="checkbox"/>	私家車	6	6	6	6
<input type="checkbox"/>	電單車	7	7	7	7
<input type="checkbox"/>	貨車	8	8	8	8
<input type="checkbox"/>	其他，請註明： _____	_____	_____	_____	_____

Q12. 對於香港路面交通嘅擠塞情況及改善措施，你仲有乜嘢其他意見呢？仲有無其他呢？

個人背景資料

X1. 記錄性別：	男 女	[單選] 1 2	
X2. 請問你屬於以下邊個年齡組別呢？[讀出 1 - 7]	15 - 19 歲 20 - 24 歲 25 - 29 歲 30 - 39 歲 40 - 49 歲 50 - 59 歲 60 歲或以上 拒絕回答	[單選] 1 2 3 4 5 6 7 9	
X3. 請問你最高學歷係讀到乜嘢程度呢？[讀出 1 - 3]	小學或以下 中學或預科 大專或以上 拒絕回答	[單選] 1 2 3 9	
X4. 請問你係... [讀出 1 - 5] ?	在職人士 (包括全職或兼職) 學生 家務料理者 退休人士 待業人士 其他 (請註明): _____ 拒絕回答	[單選] 1 2 3 4 5 9	→ 繼續 X5 → 跳至 X6
X5. 請問你係唔係職業司機呢？	係 唔係 拒絕回答	[單選] 1 2 9	
X6a. 請問你係唔係私家車車主或 私家車司機呢？	係 唔係	[單選] 1 2	→ 繼續 X6b → 結束訪問
X6b. 咁你平均一星期搵幾多日車呢？	_____	日	

～ 多謝你接受訪問！ ～

[讀出] 遲啲本公司即米嘉道資訊策略有限公司嘅職員有可能會再聯絡你，目的係覆查我嘅訪問或者補問番一啲唔清楚嘅問題，佢哋只會問你幾條簡單嘅問題，唔會阻你好耐。

訪問員簽署

本人特此證明，以上所有訪問資料均正確無訛，並依照市場調查和社會研究慣例國際準則進行。

簽署： _____

日期： _____



Sup :	Case :
Edit :	Check :

市民對路面交通擠塞及解決方法意見調查 (FFID)

當問卷填入數據後即成限閱文件

只有獲授權人士可閱讀本文件內容

電話編號： _____

被訪者稱呼： _____

聯絡電話： _____

訪問員編號： _____

訪問日期： _____

訪問開始時間： _____

訪問結束時間： _____

介紹：

你好！我姓____，係受運輸署委託嘅米嘉道資訊策略有限公司 [示工作證]，我哋現正進行一項關於香港路面交通擠塞情況嘅意見調查，希望同你做個簡短訪問。所有資料係絕對保密，只會用作綜合統計分析。多謝你合作。

主要問卷

Q1. (由訪問員直接記錄，需要時發問) 請問你係：	[單選]
私家車車主 或私家車司機	1
的士司機	2
貨車司機	3
專營巴士 (包括九巴、新巴、城巴、離島或機場巴士) 司機	4
公共小巴司機	5
旅遊巴司機	6
邨巴司機	7
校巴司機	8
穿梭巴士 (如中港巴士、酒店巴士、公司員工巴士) 司機	9
其他巴士司機	10

Q2a. 你認為現時香港整體嘅路面交通情況係…[示咗]。	[單選]
唔擠塞	1
輕微擠塞	2
中等擠塞	3
很擠塞	4
唔知道 或 冇意見 [不讀出]	8

Q2b. 咁同 12 個月前比較，你認為現時香港整體嘅路面交通情況係…[示咗]。	[單選]
比之前擠塞	1
冇改變	2
改善咗	3
唔知道 或 冇意見 [不讀出]	8

Q3. 你認為現時香港整體嘅路面交通情況係…[示咗]。	
無須改善 或 尚可接受	1
冇改善空間	2
須盡快改善	3
唔知道 或 冇意見 [不讀出]	8

Q4(i). 請問你同唔同意以下項目係可能會引致香港路面出現交通擠塞嘅原因呢？請你以 1 至 5 分表示，1 分代表非常唔同意，5 分代表非常同意。

Q4(ii). 咁你認為…[逐一讀出 Q4(i)a – e 及 g – i 答 4 – 5 分嘅項目]，邊一項係導致路面出現交通擠塞嘅最主要原因呢？

		Q4(i). [示咗] [單選]						Q4(ii). [單選]
		非常同意	同意	中立	唔同意	非常唔同意	冇意見 [不讀出]	
<input type="checkbox"/>	a. 缺乏足夠土地興建新道路	5	4	3	2	1	8	01
<input type="checkbox"/>	b. 有道路使用者違例喺路邊上落客人或貨物	5	4	3	2	1	8	02
<input type="checkbox"/>	c. 非法泊車阻塞道路	5	4	3	2	1	8	03
<input type="checkbox"/>	d. 路面有過多道路工程	5	4	3	2	1	8	04
<input type="checkbox"/>	e. 路面有過多車輛行駛	5	4	3	2	1	8	05
[追問 e 答 4 – 5 分] f. 咁你認為邊一種車輛過多而應該要減少呢？咁仲有呢？						第一提及 [單選]	第二提及 [單選]	
<input type="checkbox"/>	g. 路面有過多車輛上落客							
	(iv) 巴士	5	4	3	2	1	8	06
	(v) 小巴	5	4	3	2	1	8	07

	(vi) 旅遊巴士	5	4	3	2	1	8	08
<input type="checkbox"/>	h. 路邊上落客貨嘅設施不足夠	5	4	3	2	1	8	09
<input type="checkbox"/>	i. 有車輛喺道路上兜圈或喺路上等候泊車位	5	4	3	2	1	8	10

Q5. 除咗以上所講，你認為仲有冇其他原因令現時香港路面出現交通擠塞呢？仲有無其他呢？

Q6. 你認為政府需唔需要提出措施去控制私家車嘅增長呢？	[單選]
需要	1
唔需要	2
唔知道 或 冇意見 [不讀出]	8

Q7a. 請問你接唔接受以下幾項控制道路擠塞嘅措施呢？請你以 1 至 5 分表示，1 分代表非常唔接受，5 分代表非常接受。[示咭][單選]

[輪流讀出]	非常接受	接受	中立	唔接受	非常唔接受	冇意見 [不讀出]
<input type="checkbox"/> j. 提高違例上落客貨及非法泊車嘅罰則	5	4	3	2	1	8
<input type="checkbox"/> k. 加強對違例路邊上落客貨及非法泊車嘅執法	5	4	3	2	1	8
<input type="checkbox"/> l. 巴士路線重組(即減少開辦直接巴士線前往擠塞地區和提供巴士轉乘的車費優惠)	5	4	3	2	1	8
<input type="checkbox"/> m. 增加巴士轉乘車站和改善現時轉乘站的設施	5	4	3	2	1	8
<input type="checkbox"/> n. 喺繁忙地區外圍提供更多泊車轉乘嘅地點及優惠	5	4	3	2	1	8
<input type="checkbox"/> o. 提高公共泊車位嘅收費	5	4	3	2	1	8
<input type="checkbox"/> p. 減少泊車位供應	5	4	3	2	1	8
<input type="checkbox"/> q. 喺繁忙地區內規定貨車只可以喺非繁忙時間上落貨	5	4	3	2	1	8
<input type="checkbox"/> r. 提高擁有或使用私家車嘅費用(例如購買全新私家車嘅首次登記稅、私家車嘅每年牌照費用)	5	4	3	2	1	8

Q7b. 除咗以上所講，你認為仲有冇其他措施可以控制道路擠塞呢？仲有無其他呢？

Q8. 假若政府喺繁忙地區（例如中區）實施電子道路收費計劃，以減少指定種類嘅車輛進入個區，你贊不贊成呢？	[單選]	
	贊成	1
	唔贊成	2
	唔知道 或 冇意見 [不讀出]	8

Q9. 道路空間有限，如果政府給予某啲路面交通工具優先使用道路嘅權利，你贊不贊成呢？	[單選]		
	贊成	1	→ 繼續 Q10
	唔贊成	2	→ 跳至 Q12
	唔知道 或 冇意見 [不讀出]	8	→ 跳至 Q12

Q10. 咁你認為最應該優先使用道路嘅路面交通工具係以下邊類呢？咁仲有呢？[示咭]

Q11. 咁你認為最唔應該優先使用道路嘅路面交通工具係以下邊類呢？咁仲有呢？[示咭]

	Q10.		Q11.	
	第一提及 [單選]	第二提及 [單選]	第一提及 [單選]	第二提及 [單選]
<input type="checkbox"/> 專營巴士（包括九巴、新巴、城巴、離島或機場巴士）	1	1	1	1
<input type="checkbox"/> 其他巴士（如旅遊巴、邨巴、校巴、穿梭巴士）	2	2	2	2
<input type="checkbox"/> 紅色小巴	3	3	3	3
<input type="checkbox"/> 綠色小巴	4	4	4	4
<input type="checkbox"/> 的士	5	5	5	5
<input type="checkbox"/> 私家車	6	6	6	6
<input type="checkbox"/> 電單車	7	7	7	7
<input type="checkbox"/> 貨車	8	8	8	8
<input type="checkbox"/> 其他，請註明： _____	_____	_____	_____	_____

Q12. 對於香港路面交通嘅擠塞情況及改善措施，你仲有乜嘢其他意見呢？仲有無其他呢？

個人背景資料

X1. 記錄性別：	男 女	[單選] 1 2	
-----------	--------	----------------	--

X2. 請問你屬於以下邊個年齡組別呢？[示咭]	15 – 19 歲 20 – 24 歲 25 – 29 歲 30 – 39 歲 40 – 49 歲 50 – 59 歲 60 歲或以上 拒絕回答	[單選] 1 2 3 4 5 6 7 9	
-------------------------	---	--	--

X3. 請問你最高學歷係讀到乜嘢程度呢？[示咭]	小學或以下 中學 或 預科 大專或以上 拒絕回答	[單選] 1 2 3 9	
--------------------------	-----------------------------------	--------------------------	--

X4. 咁你平均一星期搵幾多日車呢？	_____ 日
--------------------	---------

～ 多謝你接受訪問！ ～

[讀出] 遲啲本公司即米嘉道資訊策略有限公司嘅職員有可能會再聯絡你，目的係覆查我嘅訪問或者補問番一啲唔清楚嘅問題，佢哋只會問你幾條簡單嘅問題，唔會阻你好耐。

訪問員簽署

本人特此證明，以上所有訪問資料均正確無訛，並依照市場調查和社會研究慣例國際準則進行。

簽署：_____

日期：_____

平日早上繁忙時間中區一帶
部分主要道路的行車速度(2008至2013年)

	行車速度 (公里/小時)					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
干諾道中 (由德輔道西至 美利道)	13.8	12.1	11.9	10.6	9.4	13.3
干諾道中 (由美利道至 德輔道西)	17.7	15.2	14.3	14.4	14.3	15.0
干諾道中天橋 (由德輔道西至 林士街)	9.4	10.5	16.4	14.9	14.9	14.7
德輔道中 (由急庇利街至 畢打街)	8.5	8.0	9.5	8.9	10.0	12.5
德輔道西 (由西邊街至 干諾道中)	10.5	14.3	9.5	11.6	10.6	8.7
遮打道 (由畢打街至 美利道)	8.8	9.2	10.3	8.3	9.3	10.2
皇后大道中 (由花園道至 水坑口街)	15.9	20.6	21.1	15.4	18.5	19.4

以挖掘准許證機制 控制道路工程對交通的影響

1. 概覽

1.1 道路工程可以改善、保養及維修該路段或其地底的公用事業(例如水管、排水渠、氣體喉管、供電及電訊電纜)，對香港的發展及市民日常生活非常重要。公用事業機構¹需要進行道路工程，保養和擴展其負責的公用事業設施網絡，以配合市民日常生活所需。此外，興建道路和與鐵路發展相關的道路工程亦非常重要，使香港得以維持世界級都會的地位。例行的道路保養和定期的道路修復工程亦可確保道路使用者的安全及舒適。除了上述可預先計劃的道路工程外，公用事業機構有時還需要進行緊急掘路工程²，以緊急維修地底公用事業設施，確保必要的公用事業服務得以在短時間內恢復正常。

1.2 各類道路工程均有其效益和實際需要，因此，要控制道路工程對交通的影響，關鍵在於如何妥善管理及協調不同的道路工程，盡量避免阻礙交通，而非單純減少道路工程的數目。

2. 根據挖掘准許證機制管理道路工程

2.1 大部分道路工程都涉及挖掘工作。根據《土地(雜項條文)條例》(第28章)，工程倡議人須向路政署申請挖掘准許證，方可在公共道路上開展或延續挖掘工作。挖掘准許證機制由路政署設立，用以管理和控制預先計劃和緊急的掘路工程³。由於是次研究只集中審視道路交通擠塞的經常性成因，本附件只闡述挖掘准許證機制中有關預先計劃的掘路工程的程序。

¹ 公用事業機構是指任何供應或提供公用事業設施(包括電力、照明、交通控制、電訊、有線電視、煤氣、食水、排水、污水和電車軌道)並從事相關工作的人士、機構、公司、團體或政府部門。

² 緊急掘路工程造成的交通阻延往往較預先計劃的掘路工程為大。利用預先計劃的掘路工程妥善進行例行保養，有助減少進行緊急掘路工程的需要和減輕對道路使用者造成的交通影響。

³ 根據香港法例第28章，路政署可向公用事業機構發出緊急挖掘准許證以進行為期不超過七天的緊急掘路工程。

計劃階段

(a) 評估准許證有效期

2.2 申請挖掘准許證的人士登記申請後，該申請須接受准許證有效期的評估，以決定其可在路面進行工程的時間。按照評估結果，申請人會獲分配一段合理的時間完成道路工程，避免不必要佔用路面空間。

(b) 協調道路工程

2.3 如有多項鄰近的道路工程需要進行，相關的挖掘准許證申請人在其申請獲批前，會先被要求與各申請人互相協調，以儘早發現及解決各工程之間可能出現的衝突。更重要的目的，是要確保在同一路段的道路工程得以同時或按序進行。例如兩個公用事業機構需要在同一地點進行工程時，甲機構可在工程完成後，將挖開了的路段直接交予乙機構，讓乙機構展開工程，而毋需再次鑽掘路面。為避免同一路段被重覆開挖，當一連串經協調的道路工程完成後，路政署在三個月內不會就有關路段發出挖掘准許證，緊急或無法預計的情況則不在此限。

2.4 另外，新建成的車路一般在五年內不會獲批進行掘路工程，而新建成的行人路的限制期則為一年，原因是各有關方面應已在建造新路期間，協調和完成所需的掘路工程，例如鋪設公用事業設施和路面。

(c) 向運輸署及警方諮詢交通方面的意見

2.5 在挖掘准許證機制下，申請准許證人士須向運輸署及警方諮詢交通方面的意見。運輸署及警方會審核申請人所提交的臨時交通管理建議，確保工程對交通的影響可減至最低，並達至可接受水平。如有需要，運輸署及警方所提出的臨時交通管理要求，會成為挖掘准許證的條款之一。對於在繁忙道路進行的工程，運輸署及警方或會要求申請人先進行交通影響評估，以證明其臨時交通管理計劃切實可行。

施工階段

2.6 在施工期間，各有關政府部門會採取不同的監察及管制措施，確保申請人妥善執行計劃階段的準備工夫。

(a) 警方的道路工程指引

2.7 道路工程倡議人或其承建商需於施工前向警方申請「道路工程指引」。警方會按最新的交通情況處理申請，並在有需要時，經諮詢運輸署後，提出臨時交通管理的要求。

(b) 路政署的審核巡查

2.8 路政署成立了一支審核巡查隊伍，負責在挖掘工地進行審核巡查，確保挖掘准許證持有人遵行准許證的條件，包括各項特別臨時交通管理要求。若發現工地內無人工作，路政署會記錄為違反准許證條件，而持證人會接獲通知，需盡快糾正違規情況。根據法例第28章，承建商如沒有遵行准許證條件進行挖掘工程，須承擔法律責任。

(c) 延長挖掘准許證有效期的附加收費

2.9 一如第2.2段所述，路政署會給挖掘准許證持有人分配一段合理的時間以完成道路工程。為鼓勵持證人在核准時間內完工，路政署引入了一個特別的收費機制。在此機制下，持證人如預期未能按時完工，須申請延長准許證的有效期，為此他們須承擔行政費用及繳付罰款(由每日1,500元至18,000元不等)。

3. 在道路工程應用創新科技

3.1 路政署一直留意創新科技的發展，並推廣應用創新科技，減低道路工程對交通的影響。例如使用快硬混凝土或預製混凝土組件，能大大縮短或免除修復混凝土路面所需的時間，從而縮短佔用路面的時間；使用熱能修路機，有助在晚間較寧靜地為繁忙道路修復瀝青路面。此外，以無坑技術進行公用事業設施工程，可免除開挖路面的需要。

4. 總結

4.1 為了本港的發展和市民的生活福祉，道路工程在所難免。不過，道路工程的確會佔用路面空間，很多時甚至影響交通。為此，政府設有完善的挖掘准許證機制，以協調各項道路工程，盡量減少對交通所造成的影響。另外，在工地情況許可下，政府會繼續應用新技術，盡量減輕道路工程對交通的影響。

