

# 推行自駕遊 先除後顧憂

縱觀全世界，不少國家都容許外來遊客自行駕駛車輛到境內不同城市遊覽和參觀，近之日本，遠至歐美如意大利、英國、愛爾蘭、美國等，但為何自駕遊在香港卻掀起軒然大波，引起港人熱切討論及關注？

根據百度百科的定義，自駕遊是指有組織、有計劃，並以自行駕駛車輛（包括私家車、電單車，甚至乎單車）為主要交通工具的旅遊形式。自駕遊推出原意是因多個旅遊目的地有一定距離，故遊客自行駕駛較方便，自主性亦加強，旅客可根據自己的喜好及需求安排路線及時間，故不少國家推出自駕遊後都廣受旅客歡迎。

海南省政府的資料指出，海口市今年春節期間，遊客以從不同省市的「家庭團自駕遊」的旅客為主，令當地的旅遊總收入首次突破3億元人民幣。另外，根據英國 Countryside Agency過往的統計，前往英國國家公園的遊客，當中有90%均以自駕遊形式前往。美國學者 Schneider 更指出，美國自駕遊於80年代至90年代的十多年間，增長一直保持在10%以上，而在上升的45%旅遊總量中，有八成採用自駕遊形式。

## 憂本港二氧化硫排放增加

香港推行內地自駕遊，始於2009年時任政務司司長唐英年提出「一次性跨境私家車特別配額計劃」，於2010年4月由特首曾蔭權及廣東省省長黃華華於北京簽署《粵港合作框架協議》時再作重申，最終決定今年4月1日實行第一階段，港人可由4月27日起開私家車北上內地旅遊。自駕遊計劃，最終目的是可進一步推動兩地旅遊消費，讓本港的經濟在蓬勃的旅遊業發展下，進一步上揚。

相對於外國的自駕遊，旅客在當地向租車公司所租的車輛，基本上已備有汽車衛星導航系統及有一定的汽車旅館讓旅客休息。可是，本港的自駕遊，撇除如外國相似的租車公司及汽車旅館缺乏問題不談，單是內地車輛均為左軌車與本港的右軌者已大相逕庭，更何況內地交通規則與香港完全不同。

例如，本港車輛均靠左駛，這與內地駕駛習慣完全不同；又如內地車輛交通標誌又不盡相同，且車輛在內地的十字路口亮紅燈時也可向右轉等，這和本港的交通規則及制度完全相反。

誠然，交通安全問題值得深究外，自駕遊為本港帶來的其他問題亦值深究，如環保問題、交通設施不足及車位停泊問題等。就環保問題來說，政府早前表示要提高汽車首次登記稅，目的是減少汽車排放廢氣，鼓勵港人使用公共交通工具，減少汽車排放所帶來的空氣污染問題。



## 書架

### 城市建設引出的交通問題

近年來，香港和內地的矛盾是本地社會的熱門議題。其中較具爭議的話題，包括：雙非孕婦、南下購物、自駕遊等。少數香港人更發起一些非理性行動，以「蝗蟲」為名，對內地來港人士作出一些羞辱的行為。我認為矛盾的根源，部分是來自誤解。不過我們對國內發展及人民生活的誤解，同時內地人民亦對我們的言行有所誤解。要平息矛盾的最直接方法，是增進互相了解，達致互相包容。多讀一些有關國情的書籍，肯定有助我們認識內地的情況。三聯生活周刊編著的《三聯生活周刊封面故事——生活革命》（香港：三聯書店，2012年）（圖），是一部有關內地社會的調查報告。在書中，作者由城市建設欠完善的角度，分析了內地駕駛人士面對的兩大問題：塞車和停車。

表面上，汽車增長與城市空間局限的矛盾，是交通擠塞的成因。但在中國，擠塞現象更多是不完全城市化的城市的癥結。內地大企業很多，政府單位也很大，一個單位佔地很大，出現了很多不對外開放道路的區域，掣肘中國城市中汽車速度的一大問題正是大多封閉的「獨立單位」。現在發展的社會，城市的商業利益正在改變這個局面。因為商業

講究臨街，單位面積商業街道長度越大，城市價值越大。城市道路應該以多道路，少封閉區，加上長途疏導高架路為基本原則。

此外，停車難是另一個都市中的交通問題。目前中國靜態交通基礎設施嚴重落後於動態交通基礎設施，全國停車位不足的情況，平均在60%以上。城市中心區的停車問題得不到解決，將直接導致商業區吸引力下降，居民外遷、土地減值、經濟活力降低趨勢。一些新建項目在場地規劃建設時缺乏停車場規劃，是導致停車難的一個重要原因。企業為了節省建停車場的成本，盡量擴大營業面積，往往改變建築經營性質，因此停車難成為都市交通問題。

本書除了介紹內地的交通情況之外，亦調查了多個年內地社會非常熱門的議題，包括：過度消費、中產階級、住宅運動、網絡暴民等。在不少公開場合，通識科老師和同學皆表示「現代中國」單元較難掌握。我認為《三聯生活周刊封面故事》叢書（共8冊），是一套理想的認識國情的書籍，有極高的參考價值。

香港通識教育會 李偉雄  
henrilee@graduate.hku.hk

### 自駕遊之外的浪遊心態

香港是交通網絡十分發達的城市，所以不必「自駕」也甚為方便，況且我們到外地旅遊也是在當地租車駕駛。自駕遊的爭議點似乎在於跨境駕駛，擔心太方便的方式會擾亂原有城市的秩序，而港人的爭議焦點也是源於內地和香港心態上的矛盾。若是爲了港珠澳大橋的啓用而罔顧港人的疑慮，這才是更多不滿的所在。

自駕遊表面是交通工具的改變，實質是涉及旅遊心態的轉變。旅行性質是從旅遊團的被動方式轉爲自主的，從景點瀏覽式轉變爲深度主題的，從趕行程的急促節奏轉爲咀嚼慢板式。「新聞透視」也反映了國內來港的旅遊是多层次的。由觀光式、購物、逛名店、享用港式服務（如教育、醫療……等），甚至在較健全的法制下尋求商業機遇的。若我們從較宏觀角度去了解，埋怨可能不會這麼深。

我們到外地旅遊，不是也經歷了不同的發展階段嗎？趁假期之便往不同城市小住數天、細味文化、認識當地朋友，發展合作關係！藉旅遊提升我們的經歷和視野，深化認知和拓展網絡……等。

天窗出版社的《放下·行夢》（圖），展示了另類的旅行方式：不必自駕，不着眼於購物，也非遊學和尋找商機。放下了生活的聯繫，辭了工作，背上行

囊，開始一段爲期一年的旅程。

新婚的梁飛與黃道，毅然辭去高薪厚職去追夢。「這對『電波情侶』吃盡中南美的沙塵、熬過東歐的炎夏、沉醉中東的友善、細味中亞的絲路情懷。路途上，他們躲不開小偷，避不過貪污警察，逃不出顛簸的車程，免不了挨餓的日子，卻依然笑得開懷、樂在其中；不知不覺間，已將大半個地球統統塞進了背包。」他們「私奔」浪遊37個國家，踏遍世界四大洲。

一些朋友也會申請 Working Holiday （假期工作簽證），藉工作減低旅費的支出，亦可深入了解民情。但如作者的徹底放下，投入天地的懷抱，層次上又是截然不同。

「這趟浪遊在別人看來也許優勁十足，然而對他們來說，卻是學習放開和放下，探尋對生命應有的態度」。且看他們倆的自我描述：「在途上擁抱迷茫和不確定，在經緯間付出關懷、信任與諒解。」雖是說得既玄且妙，但卻是經歷了生命的試煉。

「跳出來看世界是個非常有效的檢查——無論你怎樣富有、怎樣有成就、擁有怎樣多，你終究是個微不足道的小人兒。」

優質圖書館網絡主席 呂志剛  
sidneylui@gmail.com



▲部分市民高舉標語，抗議政府推動粵港自駕遊

惟港人擔心的是，一旦「自駕遊」第二階段實行，內地私家車進入本港會加劇本港汽車空氣污染問題，同時亦會令本港的交通問題惡化，如香港車輛使用低硫油，但內地車輛含硫量卻高香港10倍或以上，內地汽車油污排放數量遠超香港指標，這會增加香港二氧化硫的排放。

#### 道路承載問題須正視

另一個憂慮是道路承載力及停泊車位數量緊張的問題，如部分遊客區購物熱點包括尖沙咀、旺角等地方，本已人多路窄，若加上內地私家車的話，會加劇交通擠塞。同時，亦會令商場或其他街道的停車場及停泊車位的需求上升，形成車位緊張等情況。

縱然，4月起才實行自駕遊第一階段，本港私家車可申請往內地旅遊，政府亦表明自駕遊第二階段的一切內容及安排仍未落實。但趁着這段期間，正可讓大家思考自駕遊對本港的影響是正面多於負面，還是負面多於正面呢？未來會爲香港各方面帶來什麼契機或影響呢？政府在放寬內地車輛來港之前，會否與廣東省合作加強培訓內地司機及宣傳，讓他們對本港交通安全規則及車輛要求有一定認識，才到港旅遊，減低本港市民對此計劃的憂慮呢？（二之一）

撰文：黃碧華

## 香港內地交通大不同

香港運輸署2月時宣布，粵港自駕遊計劃於3月30日起接受申請，首階段每天發出50個配額，合資格車主最快可在4月27日起，駕車經深圳灣口岸進入廣東省逗留7天。至於讓內地私家車來港自駕遊的第二階段計劃，須待首階段運作順利才推出，屆時只批出小量配額試行。

粵港自駕遊計劃曾在本港引起爭議，不少網民提出反對，最普遍的理由是擔心內地人的駕駛態度、恐怕「小悅悅事件」會在香港上演。另外，內地和香港的交通規則及駕駛文化的差異亦是香港人反對的原因。

香港與內地部分交通差異：

- 香港的汽車都是右軌；內地的多是左軌；
- 內地允許車輛於交通燈紅燈亮起時，在不妨礙車輛及行人情況下右轉；本港嚴禁相關行爲；
- 內地行駛方向是「右上左落」；與本港完全相反，而且香港的迴旋處較少；
- 內地汽車須每年檢查，各種系統未必合格亦可在路面行駛；
- 由於繁體字的差異，自駕遊司機或無法讀懂部分含中文字的路牌及標誌；
- 自駕遊司機來港後，用全球衛星定位導航系統（GPS）的準繩度將降低，駕駛者或因「掛住搵路」而生意外；
- 香港的交通燈沒有倒數顯示；內地則有。

## 通識我見

### 理性分析自駕遊利弊

福建中學（小西灣）5A 黃嘉茵

自駕遊是近年於世界各地興起的一種旅遊方式。不少國家先後推出了自駕遊，可是反對聲音遠遠不及粵港自駕遊。究竟原因何在？

首先，自駕遊公布實施之時，正是兩地衝突最嚴重之時，D&G事件、內地遊客在東鐵上進食與港人互罵等，已激發起港人的本土意識。加上，傳媒着重報道自駕遊的負面影響，令市民過分擔憂。在這種「風頭火勢」之時，推出有關政策自然會引起大批市民反對。

其實這股反對自駕遊之風，少不免和個別組織和傳媒過分煽動有關。如粵大計劃的負面影響：一些內地司機缺乏交通安全意識，抱有「撞死人，莫傷人」的心態。其實有能力來港的司機大多數屬中產人士，他們駕駛態度絕不會太差。儘管真的有內地司機撞傷人不顧而去，以港人有愛心的性格，也會主動協助傷者，不會發生「佛山小悅悅撞死無人理」的事件。

其次，兩地對汽車廢氣排放的標準亦大相逕庭，如香港車輛使用的低硫油，但內地車輛含硫量卻高香港10倍以上，內地汽車油污指數遠超香港指標，令港人擔憂使用這類汽油的入境汽車會帶來環境污染，令香港的空氣污染更嚴重。

其實香港汽車北上自駕遊也可能在內地車站加油，汽車回港後也會導致同樣問題，因此，不能把所有責任推在內地車輛上。但爲避免港人擔心，香港可參考外國做法，規定遊客必須在當地向租車公司租車。這做法最少可確保內地遊客所使用的車輛符合香港的環保標準，而且一旦發生事故時也方便追尋相關人士。

政府未爲粵港自駕遊進行任何公衆諮詢，做法上確實有問題；但市民也不可因近日的兩地矛盾而無理地反對任何有關兩地的政策，要理性思考、分析。



### 自駕遊之外的浪遊心態

開始一段爲期一年的旅程。

新婚的梁飛與黃道，毅然辭去高薪厚職去追夢。「這對『電波情侶』吃盡中南美的沙塵、熬過東歐的炎夏、沉醉中東的友善、細味中亞的絲路情懷。路途上，他們躲不開小偷，避不過貪污警察，逃不出顛簸的車程，免不了挨餓的日子，卻依然笑得開懷、樂在其中；不知不覺間，已將大半個地球統統塞進了背包。」他們「私奔」浪遊37個國家，踏遍世界四大洲。

一些朋友也會申請 Working Holiday （假期工作簽證），藉工作減低旅費的支出，亦可深

入了解民情。但如作者的徹底放下，投入天地的懷抱，層次上又是截然不同。

「這趟浪遊在別人看來也許優勁十足，然而對他們來說，卻是學習放開和放下，探尋對生命應有的態度」。且看他們倆的自我描述：「在途上擁抱迷茫和不確定，在經緯間付出關懷、信任與諒解。」雖是說得既玄且妙，但卻是經歷了生命的試煉。

「跳出來看世界是個非常有效的檢查——無論你怎樣富有、怎樣有成就、擁有怎樣多，你終究是個微不足道的小人兒。」

優質圖書館網絡主席 呂志剛  
sidneylui@gmail.com