

電子道路收費 助解空氣污染

香港的空氣污染問題非常嚴重，對市民的健康造成重大威脅。世界衛生組織早前一項研究指出，2012年全球約有700萬人死於空氣污染，空氣污染現已成為最大的環境健康威脅。

此外，由香港大學公共衛生學院發表的《達理指數》顯示，本港於2015年共有超過2,100人因為空氣污染而提早死亡，總經濟損失達270億元。

本港所面對的空氣污染問題主要分為路邊空氣污染和區域性污染兩類。車輛的廢氣排放是路邊空氣污染的主要來源，而區域性的污染物則由香港和珠三角地區的發電廠、海陸交通和工業所產生。

私家車增長快 交通擠塞元兇

環境局於2013年發表了發布《香港清新空氣藍圖》，列出各項空氣質素改善政策和措施，以解決本港的空氣污染問題，這些措施涵蓋發電廠、海陸交通和非路面流動機械，例如為本地發電廠設定排放上限、檢視發電燃料組合、通過交通運輸管理減少污染、規定遠洋輪船泊岸時轉用清潔燃料等。然而，本港的空氣污染問題仍十分嚴重，根據環保署發表的《2014年空氣質素監測網絡監測結果報告》顯示，本港的二氧化氮的濃度長期處於高水平，只有塔門一般監測站符合全年空氣質素指標（40微克/立方米），而旺角、中環和銅鑼灣等3個路邊監測站的二氧化氮濃度更超過100微克/立方米的全年平均值。

為改善路邊空氣質素，環境保護署過往實施多項措施，例如淘汰歐盟四期以前的柴油商業車輛、加強管制汽油及液化石油氣車輛的廢氣排放、提高清潔私家車的稅率優惠等。可惜這些措施並不能解決問題的根源，即由私家車所導致的交通擠塞。

交通諮詢委員會於2014年發表的《香港道路交通擠塞研究報告》指出，私家車佔全港總車輛數目的70%，並按年以4.6%的極高水平增長。數據更顯示香港主要道路於繁忙時間的車輛組合，私家車約佔40%至70%的最大比重，是導致交通擠塞的元兇，最終令路邊空氣惡化，危害市民健康。

美星道路收費 取得良好成效

香港政府早於80年代已開始研究道路收費計劃，電子道路收費基於「用者自付」原則，向指定時間駛進指定地區的駕駛者收費，誘使不願付款的道路使用者退出使用該道路，以減少非必要的交通需求，並提高公共交通的使用量。

政府於2001年發表的《電子道路收費可行性研究報告》建議，政府可在繁忙路段如中環、灣仔和銅鑼灣一帶設立收費區，以減少區內車流量，紓緩交通擠塞情況，從而減少空氣污染。目前，美國和新加坡均有實施電子道路收費，並取得良好成效。

擴大低排放區 覆蓋所有車種

除了電子道路收費計劃，設立低排放區亦是改善空氣質素的有效方法。政府於去年年底為中環、銅鑼灣及旺角三個繁忙路段設立專營巴士低排放區，只容許低排放巴士，即符合歐盟四期或以上廢氣排放標準的巴士在指定路段內行走，空氣質素預期會有一些改善。但正如上文所說，私家車是導致交通擠塞的元兇，政府應涵蓋所有車輛類型，定期收緊低排放區的排放準則，並擴大低排放區範圍，才能有效地改善空氣質素。

本港交通擠塞問題日益嚴重已是不爭的事實，造成嚴重的空氣污染。環保署數據顯示，2009年至2013年路邊二氧化氮的濃度增加了9%，而且近年空氣質素健康指數亦經常出現「甚高」水平。市民吸入過多空氣污染物會影響身體健康，空氣污染對市民造成的影響，並非能以金錢衡量，政府應多管齊下並加大力度去制定各種措施，解決香港空氣污染問題。電子道路收費和低排放區是眾多有效措施之一，我們將於日後繼續探討其他有效方案。

撰文：洪藹誠 香港地球之友政策及研究助理經理

欄名：GREENFORUM

香港經濟日報 | 13.01.2016