

油價跌車量增 解空氣污染須進取

香港市區路邊空氣污染問題非常嚴重，車輛排放的污染物是主要元兇，而車輛排放的空氣污染物主要包括氮氧化物、可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子、揮發性有機化合物及一氧化碳。

車輛急升添污染 哮喘風險恐增

根據環保署發表的數據，過去多年間，本港路邊空氣的可吸入懸浮粒子和二氧化氮濃度長期處於高水平，並持續超出本港的空氣質素指標。此外，交通運輸是本港溫室氣體第二大排放源，佔本港 2012 年二氧化碳總排放量達 17%，導致全球氣溫不斷上升。

衛生署衛生防護中心指出，空氣污染對健康造成很大影響，可引致眼、鼻、喉不適、增加呼吸病症狀、令哮喘惡化，甚至增加死亡風險。香港中文大學醫學院內科及藥物治療學系和社區及家庭醫學系早於 2006 年進行過一項研究，評估空氣中的污染物濃度與哮喘患病入院人數的關係。研究結果顯示，空氣污染物濃度與哮喘患者入院數字成正比，當每立方米空氣污染物濃度上升 10 微克，因哮喘病而入院的人數便會增加 1.9%至 3.4%，研究亦指出空氣污染對兒童及長者帶來的影響更為明顯和嚴重。

世界衛生組織於 2009 年發表的《全球健康風險》報告亦指出，市區室外空氣污染被列為 2004 年全球死亡人口的第 14 大風險因素。

效星制定車輛配額 倡用電動車

根據美國能源情報署的數據，汽油的平均售價由去年 6 月的每加侖 2.74 美元降至現時的 1.85 美元。鑑於近月成品油價格急降，可能誘使駕駛者使用車輛甚至購買汽車的意慾，美國多個汽車製造商亦公布去年 12 月新車銷量增幅達 16 個月以來的新高。香港已領牌車輛總數亦由 2003 年的 52.4 萬輛，增至現時接近 70 萬輛，運輸署的資料顯示，由於車輛數目不斷上升，導致香港道路交通擠塞的情況愈趨嚴重，部分主要道路於繁忙時段的行車速度只有每小時約 10 公里，令路邊空氣質素下降，嚴重影響市民健康。

香港有完善的公共交通網絡，而香港經常塞車的地點大多位於繁忙的市區，所以乘搭公共交通工具比駕駛私家車更具效率，沒有必要自行駕車。

為了改善路邊空氣質素，控制車輛增長是最有效措施之一，香港政府可參考新加坡車輛配額系統政策，以控制汽車數目增長。新加坡陸路交通管理局於 1990 年已經實施車輛配額系統（Vehicle Quota System），對私人購買和使用汽車採取了一定限制，每月僅向固定數量的新車發放擁車證（COE），有效控制路上行駛的車輛數目。

此外，使用較環保的電動車，亦有助改善路邊空氣質素，電動車最大優點是不會產生路邊廢氣，能源效益亦比汽油車為高，可將約 80%能源轉化為動力，相反，汽油車的效率只有約 20%。電動車的碳排放比汽油車少約 40%，有助緩減氣候變化，政府應增加電動車的配套，推動交通業界使用電動車。

正如上文所說，除了空氣污染物外，交通運輸亦是溫室氣體的一大排放源，電動車雖然比汽油車環保，但電廠發電時亦會排放大量空氣污染物和溫室氣體。為應對氣候變化和空氣污染問題，世界多個城市逐漸邁向無車化，挪威奧斯陸市政府計劃在 2019 年前，逐步於市中心全面禁車，將會成為第一個推行無車政策的歐洲首都。芬蘭首都赫爾辛基市政府亦計劃在 2025 年前，將整個城市變成無車城市。

增單車徑行人區 邁向無車城市

要成功轉型為無車城市，完善的公共交通網絡及配套措施最為重要，例如增加行人專用區和單車徑，以接駁主要交通樞紐，讓市民能方便使用公共交通工具，減低使用私家車的意慾。

香港政府為改善路邊空氣質素實施了多項措施，包括收緊車用燃料及車輛廢氣排放標準、以較環保的車種取代柴油車輛、管制餘下柴油車輛排放的廢氣，加強車輛廢氣檢驗及執法工作等，可惜私家車於近年的增長已抵銷了上述措施的成效，致使路邊空氣質素長期不達標。

政府應參考外國成功例子，從運輸政策去控制車輛增長，並增加公共交通配套設施，鼓勵市民減少用車，這樣才能解決香港空氣污染問題，緩減全球暖化。

撰文:洪藹誠 香港地球之友政策及研究助理經理

欄名:GREEN FORUM

香港經濟日報 | 22.03.2016