

綠色交通網絡 減少空氣污染

人類依賴化石燃料是溫室氣體排放量增加的主要原因，這導致全球氣溫不斷上升，極端天氣頻生。除了溫室氣體排放外，燃燒化石燃料亦會排放大量空氣污染物，對人類健康造成嚴重的影響。空氣污染已成為人類健康的主要環境威脅，經濟合作與發展組織早前發表的報告指出，亞洲一些發展中國家如中國和印度，空氣污染物濃度已經超過世界衛生組織的安全標準，導致人類因空氣污染而提早死亡的數目不斷上升。

眾所周知，中國的霧霾問題近年愈趨嚴重，於去年底舉行的「巴黎氣候峰會」前後，北京連續多日被霧霾籠罩，更於兩星期內啟動了兩次空氣污染最高級別的紅色預警，微細懸浮粒子濃度最高接近一千微克/立方米，比世衛安全標準二十五微克/立方米高出四十倍。若市民長期暴露於高濃度污染的情況下，患上呼吸道疾病、心臟病、肺癌，甚至死亡的風險將會大大增加。

本地污染源不容忽視

香港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，受氣象及地理因素影響，本港空氣污染與珠三角地區關係密切。根據環保署早前公布的二〇一五空氣質素報告，由於去年多吹偏東北風，內地污染物較多吹向東部，令中西區、東區及大埔三個地區的空氣污染程度比二〇一四年高。事實上，來自珠三角地區的污染物只是本港空氣污染的其中一個源頭，由本地發電廠、海陸交通和工業所產生的污染亦不容忽視。環保署發表的《二〇一四年空氣質素監測網絡監測結果報告》顯示，香港一些地區的空氣污染情況長期處於高水平，根據路邊監測站數據，中環、銅鑼灣和旺角的二氧化氮濃度均未能符合一小時及全年空氣質素指標，而銅鑼灣則最為嚴重，超出一小時的空氣質素指標達二十四倍的四百三十七次。

增行人專用區 改善空氣質素

環保署每年都會發布香港空氣污染物排放清單，以分析香港空氣污染物的主要來源，並協助制訂改善空氣質素的措施和政策。筆者於上一篇文章談及過一些政策例子，如電子道路收費和擴大低排放區等，都能有效減少交通擠塞並改善空氣質素。除政策外，由城市規劃着手亦可促進可持續交通系統的發展，從而改善空氣質素。有研究指出，土耳其伊斯坦布爾半島區自實施行人專用區後，該區的二氧化氮水平減少了四成二，二氧化硫水平亦降低約八成，成效顯著。其實香港運輸署早於二〇〇〇年開始，已在多個高污染地點實施行人專用區，包括銅鑼灣、中環、灣仔、旺角、尖沙嘴等，計畫除了有助改善空氣質素，亦大大減少了交通意外的個案。根據《二〇一四香港道路交通擠塞研究報告》數據顯示，私家車是導致交通擠塞的元兇，政府在規劃新發展區及活化舊區時，應增加更多行人專用區，鼓勵市民以步行代替不必要的汽車需求，從而減少車輛的廢氣排放，既環保又健康。

減少車輛數目 無污染單車替代

香港整體車輛數目的增長速度驚人，車輛總數由二〇〇三年的五十二萬四千輛，增加至現時接近七十萬輛，主要增幅來自私家車。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並紓緩交通擠塞。與此同時，世界很多城市已將單車融入道路系統，逐步令單車成為一種普及的環保交通工具。例如新加坡政府推出國家單車計畫（National Cycling Plan），由二〇一〇年開始陸續興建多條單車徑及相關配套設施，讓市民以騎單車去接駁主要交通樞紐，鼓勵市民多用公共交通工具。南韓和倫敦亦設立了分隔式單車專用道路，連接主要城市市中心。目前，愈來愈多的城市邁向無車化，例如馬德里已經禁止車輛進入城市的主要街道，赫爾辛基市政府推出應用程式讓市民共享單車以代替使用私家車，哥本哈根已有近半數市民以單車作為日常主要交通工具，德國亦正興建「單車高速公路」，最終將貫通十個城市。本港方面，土木工程拓展署正在新界規劃和興建一條全長八十二公里的單車網絡，涵蓋兩個主要路段，包括屯門至馬鞍山及荃灣至屯門，以連接新界西北及新界東北之單車徑。事實上，現時本港的單車徑大多位於新界地區，並主要用作康樂用途，政府應參照外國成功例子，將單車徑納入市區發展藍圖，並融入公共交通網絡，促使單車成為主要的交通工具。

本港的空氣污染問題影響社會各階層，對兒童及長者的影響則更為嚴重，有見及此，環保署於二〇一三年推出空氣質素健康指數，適時地向市民提供健康忠告，以便市民採取預防措施。空氣污染對人類健康有嚴重的影響，根據世界衛生組織於二〇一四年公布的數據，全球大多數城市的空氣污染情況正不斷加劇，令各國政府的醫療系統開支不堪負荷，香港亦不例外。為了解決空氣污染問題的根源，政府應從減排政策、城市規劃和粵港合作多方面着手，致力改善空氣質素。

洪濤誠博士

香港地球之友政策及研究助理經理

星島日報 | 02.05.2016

