

香港地球之友反對自駕遊計劃

(2012年2月24日) 香港地球之友認為，政府在未作廣泛公眾諮詢，亦未詳列交待「自駕遊」計劃帶來環境及交通擠塞的影響評估下，便倉促推出計劃，將加重本港的空氣污染壓力，故反對計劃。

至於具體反對理據如下：

首先，中港兩地汽油品質有差異，香港私家車現時使用歐五水平的汽油，含硫量為 10ppm，珠三角只有部份城市使用國四（相等於歐四）水平的汽油，含硫量為 50ppm；其餘的地區依然使用國三水平的汽油，含硫量為 150ppm。就是說，兩地油品質量，有 5 至 15 倍的差距。

加上內地目前私家車只達國 III 標準(相等於歐三)，比起香港的歐五落後。新增的內地汽車排放將會加劇路邊空氣污染。

第二，香港的擠塞問題嚴重，每一平方公里大約有 570 架車輛。萬一日後擴大「自駕遊」入境車輛的數量，勢必加劇擠塞問題，令廢氣排放更為嚴重。相反歐美國家的汽車密度遠低於此，每平方公里最多大約一百多架車，又有大量高速公路，與香港密集型的城市道路結構不同，不可照搬。

第三，「自駕遊」計劃和香港的交通及環保政策背道而馳。政府在解決路邊空氣污染問題上，長年束手無策。當局近年雖然推出增加首次汽車登記稅、停車熄匙等措施，稍稍紓緩污染，倘若容許內地車輛自駕遊南下，無疑會減少甚至抵銷以上措施的成效。

第四，香港地球之友歡迎任何有利香港可持續發展的旅遊政策。由於香港的公共運輸網絡完善，各通關口岸又有鐵路和公共交通工具可直達市區，旅客毋需依賴私家車就可到市區遊覽購物。如果旅客要到郊野公園、行山徑，那麼更應支持綠色出行，而非自行駕車前往，加重郊野的污染壓力，有違綠色旅遊的世界潮流。

第五，政府提出會檢討第一階段的成效才考慮實施第二階段，但中港兩地的地理、駕駛文化、環保政策、交通負荷以至旅遊的需求都存在頗大的差異，故質疑第一階段的參考意義和價值。

雖然政府強調目前每日只會讓五十架車北上自駕遊。但以內地的地源廣濶，這批車輛無論對推動旅遊、測試交通、環境的影響，都會是微不足道。要達至真正的參考作用，必然需調升配額。香港地球之友正正擔心，倘若當局將有關的結果套用於第二階段，認為北上自駕遊成效良好可適用於南下。按照現時跨境基建的容量以及日後落後成的港珠澳大橋，引入的內地車必將收以萬計而非區區五十架。

香港地球之友重申，有關的計劃將為香港環境帶來嚴重影響，現階段應予以擱置。本會又認為，環境局至今未對計劃作任何的空氣及環境評估，實為失職，故促請環境局局長邱騰華亡羊補牢，做好把關工作，主動提供計劃對環境影響的預測及評估。

查詢：

香港地球之友高級環境事務主任 蔡家民 2528-5588

香港地球之友高級環境事務主任 周月翔 2528 5588