

香港中區立法會道一號
立法會綜合大樓
立法會交通事務委員會主席
田北辰議員

田主席：

空氣污染人人有責 收費應與污染掛勾
健康空氣行動回應電子道路收費意見書

運輸及房屋局發表《中環及其鄰近地區實行電子道路收費先導計劃公眾參與文件》(文件)，健康空氣行動原則上認同電子道路收費可減低交通擠塞及其引致的空氣污染問題，但必須與其他配套設施及交通管理措施相配合，如於德輔道中設立行人及電車專區。有關收費亦應引入與污染掛勾的機制，以體現全民承擔擠塞及污染等社會成本的精神。

電子道路收費非「懲罰窮人」 減污責任應共同承擔

根據運輸署在立法會交通事務委員會提供的資料，中環平日有十六小時可以稱得上是繁忙時間，當中佔據路面流量最多的是私家車和的士，分別各佔 40%，即已經佔據路面八成的空間，其餘商用車佔 10%，公共交通工具佔另外 10%。由以上的數據可見，導致中環擠塞的主要元兇是私家車和的士。

未來 10 年的道路增長率每年只有 0.4%，而同期的車輛增長率為每年 3%，私家車過去十年的增長率更高達每年 4.6%，明顯地以建新馬路以應付車輛增長的做法不可持續，交通管理措施勢所必行。

電子道路收費作為其中一項的交通管理措施，減低交通擠塞的成效顯著。文件引述新加坡、倫敦、哥德堡的例子，三地的計劃減低交通流量 15-16%。香港亦曾於 1983-85 年進行過類似的試辦計劃，行車時間減少 20-24%，繁忙時間車速平均提升 10%，空氣污染排放更減少 17%。

反對電子道路收費的其中一個理據，是措施只會針對「窮人」，對「老細車」毫無阻嚇作用。即便如此，也不能推論出電子道路收費對於減低中環交通擠塞毫無作用。如果單純地要杜絕「老細車」，我們是否可以限定在某一段的繁忙時間，禁止私家車及的士進入中環的中心商業區，只容許電車及環保的公共交通通過？

健康空氣·我要! Our Air, Our Health!



這做法不但可以杜絕違泊的問題，更可以更徹底地減少進入的車輛數目，如果配套設施(例如轉乘設施及停車位等)做足，整個交通規劃將更可以從需求管理的角度減少路面的私家車數目，達致減少交通擠塞及減低空氣污染的效果。

「懲罰窮人」的講法，往往只是集中在個人的角度的層面，單單以駕駛者的角度來思考政策利弊；但我們有多重的身份，除了是駕駛者以外，我們亦是社會的一分子，呼吸著城市的空氣。交通擠塞不單損耗市民寶貴的時間，車輛所排放的廢氣帶來的社會成本亦十分鉅大，是所有香港市民都應該共同承擔的。

收費與污染掛勾 公平攤分社會成本

現行的電子道路收費模式，不論是「周界為本」還是「區域為本」，基本上都是按「用者自付」的原則，向所有進入繁忙區域而引致交通擠塞的車輛徵收費用。然而，即便是「周界為本」的收費方式，其設計的背後理由亦只是為了更靈活地應付交通流量的變化，方便調整收費模式，但卻未必能夠做到按車輛所排放的污染多寡而徵收費用。

健康空氣行動提倡電子道路收費可改以「污染掛勾」，除減低繁忙地區的交通流量外，也可以更公平地收取道路使用者所產生的社會及環境成本。

與「污染掛勾」的收費模式，可按照車輛型號分類，不同歐盟型號收取累進式費用，對環境造成越高污染的車輛，政府便徵收更高的費用。現時為巴士而設立的低排放區，分佈在銅鑼灣、中環及旺角的繁忙街道，早已限制歐盟三期或以下的巴士進入。政府可參考低排放區的相關做法，以歐盟四期作為基準，向繁忙時間進入中環的所有車輛徵收費用。

污染程度	歐盟型號	收取費用 (整日劃一收費)
較高	四期或以下	較高
較低	五期	較低
低	六期	低

使用路面效率較高、按人均計算廢氣排放量較低的公共交通工具，例如歐盟四期或以上的巴士，可享有固定比例的折扣，以鼓勵更多低排放、使用路面效率高的車輛進入收費區。

健康空氣 · 我要! Our Air, Our Health!



另外，政府的諮詢文件亦有提及，電子道路收費可考慮以車輛載客量來釐訂收費水平，低載客量的車輛(例如私家車及的士)，會較高載客量的車輛(例如巴士)收取更高的費用，理由是私家車未能善用路面空間，不能算是有效率的交通工具。

有關的做法主要針對中環交通擠塞的現況：私家車及的士合共佔據繁忙時間路面車流量的八成，因此按照擠塞為本的原則，向有關車輛徵收較高的費用，似乎也相當合理。不過有關的收取費用模式，仍未顧及到車輛排污所產生的社會成本。

假設人均廢氣排放量較低的公共交通工具，因使用路面效率較高的緣故，比起私家車及的士較不容易造成交通擠塞的話，那麼「污染掛勾」的收費模式，其實已經包含「擠塞為本」的元素在內。有關收費模式既可減低空氣污染，又可改善收費區內交通擠塞的問題，值得大眾探討實行有關概念的可行性。

考慮到不同車輛之間載客量及污染程度的差異，我們初步整理出一個約略的收費框架以供參考：

車種	歐盟型號	污染程度 (按人均廢氣排放量(emission per capita)計算)	收取費用級別 (整日劃一收費) A-D = 最低至最高
柴油私家車	4-6	較高	D
汽油私家車	4-6	較高	D
的士	4-6	較高	C
16座小巴	4-6	較低	B
非專利巴士(旅遊巴)	4-6	較低	B
電動車	N/A	低	A
巴士	4-6	低	A
貨車由於排放的廢氣總量較多，而且以載貨為主，故其污染程度按每噸車輛廢氣排放量(emission per tonne)計算			
大貨車	4-6	較高	D
貨車(5.5噸或以上)	4-6	較高	C
小型貨車(5.5噸以下)	4-6	較低	B

健康空氣·我要! Our Air, Our Health!



1+N 方案 行人專區單車徑轉乘設施缺一不可

如果單純只有電子道路收費而沒有其他的措施配合，有關措施的效用很有可能隨時間而遞減。健康空氣行動一直倡議在中環德輔道中設立行人及電車專區，其用意在於從根本改變市民駕駛私家車出行的習慣，透過改變城市空間規劃的格局，提升香港核心商業區的可步行性，以達致降低使用私家車出行的需求。

其實於德輔道中禁車並非天方夜談，民間早已有完整的規劃方案，再加上將落成的中環灣仔繞道及地鐵沙中線，配合電子道路收費，可以改變現時中區進入車輛的比例，降低私家車及的士，提升市民使用公共交通出行的比率。

為進一步鼓勵市民在中區使用公共交通工具，政府可參考倫敦的做法，增加收費區的巴士數目以提供替代選擇，亦可進行巴士路線重組以提升區內巴士服務的效率。

為便利部分有需要的私家車車主，政府應在收費區域邊界設置轉乘設施，讓車主可於收費區內改以步行、單車騎乘、乘搭電車或地鐵等環保交通工具出入中環地區，進一步減少車流以及所帶來的空氣污染。

健康空氣行動

2015年12月30日

健康空氣 · 我要! Our Air, Our Health!