

2016 年 7 月 28 日
討論文件

空氣質素指標檢討工作小組
陸路運輸專家小組

建議的新空氣質素改善措施及其主要考慮因素

目的

本文件總結委員於 2016 年 6 月 24 日舉行的第一次會議期間及結束後所建議的新空氣質素改善措施，以及執行措施的主要考慮因素，以供委員作進一步討論。

建議的新空氣質素改善措施及其主要考慮因素

2. 建議的措施分為八大類別：

- i) 隧道的收費政策及模式；
- ii) 車輛尾氣排放系統維修保養；
- iii) 推動行人友善及單車友善環境；
- iv) 推動低排放的交通模式；
- v) 運用智能運輸系統；
- vi) 土地及運輸基建規劃；
- vii) 管理路面空間；及
- viii) 其他建議。

3. 建議的措施及執行措施的主要考慮因素詳載於附件。除此之外，委員就陸路運輸之外的範疇所提出的措施，已轉介至相關專家小組或環境保護署空氣政策組作考慮，措施包括：

- i) 研究可持續再生能源的可行性，以減低對化石燃料的依賴；
- ii) 對室內空氣質素的範疇有更全面的檢討；及
- iii) 加快取代老舊非道路移動機械。

徵詢意見

4. 請委員就建議措施及涉及的主要考慮因素提出意見，以便我們在往後的會議中就措施的可行性作進一步研究。

環境局／環境保護署

2016年7月

建議的措施及執行措施的主要考慮因素

建議的新空氣質素改善措施	主要考慮因素
A. 隧道的收費政策及模式	
1. 檢討隧道的收費政策及水平(例如回購隧道經營權)。	<ul style="list-style-type: none"> - 政府和有關專營公司協議 - 相關道路設施的配套及承受能力 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間 - 公眾的反應
2. 考慮以全自動的收費系統取代現有系統。	<ul style="list-style-type: none"> - 政府和有關專營公司協議 - 技術的可行性 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間 - 隧道使用者的接受程度
B. 車輛尾氣排放系統維修保養	
1. 建議使用功率機檢驗車輛尾氣排放	<ul style="list-style-type: none"> - 相關檢驗設施的配套(如需解決的技術、人手、地方及運作等問題) - 車主、維修業界及公眾的反應 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間
2. 收緊私家車的檢驗年期，由現時超過6年減至超過3年開始年檢。	<ul style="list-style-type: none"> - 相關檢驗設施的配套(如需解決的技術、人手、地方及運作等問題) - 驗車中心的處理能力 - 車主、維修業界及公眾的反應 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間
3. 提供尾氣排放檢驗儀器，供中小型維修業界租用。	<ul style="list-style-type: none"> - 業界的 demand 及反應 - 技術及營運的可行性 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間
4. 建立車輛尾氣排放系統的維修數據平台。	<ul style="list-style-type: none"> - 業界的 demand 及反應 - 技術及營運的可行性 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間
5. 加強宣傳車輛維修保養的重要性。	

建議的新空氣質素改善措施	主要考慮因素
C. 推動行人友善及單車友善環境	
1. 推動行人友善環境(如擴闊行人路、興建有蓋行人道、優化行人通道網絡聯繫)，以鼓勵市民步行。	<ul style="list-style-type: none"> - 相關設施的配套及承受能力 - 公眾的反應 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間 - 技術的可能性及對環境的影響
2. 推動單車友善環境，並研究提供配套設施(如單車徑網絡、單車停放處、公共運輸交匯處的泊車轉乘設施及對公共交通乘客攜帶單車的友善政策)。	<ul style="list-style-type: none"> - 相關道路設施的配套及承受能力 - 公眾的反應 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間
3. 在海濱地帶建造單車與行人共享空間。	<ul style="list-style-type: none"> - 技術的可行性 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間 - 公眾的反應
4. 在學校區、老人院舍區及社區路段設立低速限制區(如每小時 30 公里)，以改善步行環境。	<ul style="list-style-type: none"> - 技術的可行性 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間 - 對交通的影響 - 公眾的反應
D. 推動低排放的交通模式	
1. 在繁忙路段(如彌敦道)或新發展區推行電車或電動巴士轉乘計劃，以取代現時在該路段行駛的專營巴士服務，從而減少在同一路段行駛及上落乘客的巴士數目。 <ul style="list-style-type: none"> - 轉乘計劃中的電動巴士可考慮使用超級快充或超級電容的型號。 - 試行區可同時設立電車/電動車專線。 	<ul style="list-style-type: none"> - 技術、營運及財務的可行性 - 道路設施的配套及其可行性 - 交通情況 - 公共運輸業界的反應 - 受影響巴士乘客的接受程度及其他公眾的反應 - 經濟及社會的成本效益 - 實施所需的時間
2. 推出單一路線電動車試驗計劃，即全線車隊須轉換為電動車。 <ul style="list-style-type: none"> - 可選擇專線小巴或專營巴士路線。 - 為提升測試的成效，必須與電動車生產商商討為車種的零組件就試驗路線的路況作適當的調整。 - 為吸引生產商提供比較完善的技術支援及維修配套，試驗路線車輛數目必須達一定規模(15 部或以上)。 	<ul style="list-style-type: none"> - 技術、營運及財務的可行性 - 道路設施的配套及其可行性 - 公共運輸業界的反應 - 公眾的接受程度 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間

建議的新空氣質素改善措施	主要考慮因素
3. 推動使用混合動力私家車。	<ul style="list-style-type: none"> - 技術的可行性 - 公眾的反應 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間
E. 運用智能運輸系統	
1. 推出統合各種運輸工具的流動應用程式以供市民選擇最省時、最省錢及低排放的交通模式。	<ul style="list-style-type: none"> - 需求及實用性(尤其是低排放交通模式資訊的提供) - 收集低排放交通模式資訊的可行性 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間
2. 推出統合各停車場空置泊車位實時資訊的流動應用程式，讓市民選擇最佳的泊車地點並縮短行車距離。	<ul style="list-style-type: none"> - 需求及實用性 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間 - 私人營運停車場的配合
3. 在繁忙路段實施電子道路收費，處理繁忙路段的交通擠塞情況。	<ul style="list-style-type: none"> - 公眾及持份者的意見 - 技術的可行性 - 涉及的經濟成本效益 - 參考相關的海外經驗 - 實施所需的時間(需進行可行性研究、公眾參與、立法、詳細設計及興建)
4. 引入智能運輸系統 (如監控交通燈號以控制交通流量、安裝智能感測器和攝影機處理違例泊車)。	<ul style="list-style-type: none"> - 公眾的反應 - 技術的可行性 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間 - 個人資料私隱的考慮
F. 土地及運輸基建規劃	
1. 透過妥善的土地規劃，改善居所與就業地點分佈失衡的現狀，使居民可以在當區就業，從而縮短交通時間和減少使用私家車次數。	<ul style="list-style-type: none"> - 實施所需的時間 - 長遠經濟用地的實際需求
2. 透過良好的城市規劃及設計，配合交通管理，從而改善高密度發展所引起的空氣流通問題。	<ul style="list-style-type: none"> - 實施所需的時間 - 措施的可行性

建議的新空氣質素改善措施	主要考慮因素
<p>3. 全面檢討陸路運輸建設的發展和道路網絡(如興建新的隧道和道路),以配合人口的增長,改善塞車問題。</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 規劃上的需求及實用性 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間 - 需考慮市區發展空間非常有限 - 需考慮公眾對景觀、環境及築路期間對交通的影響持不同甚至相反的意見 - 需考慮 2014 年生效的新空氣質素指標,為規劃新道路定下更嚴格的環保規定
G. 管理路面空間	
<p>1. 增加較污染的車種及私家車的首次登記稅,並以限制車輛排放的牌照,控制車輛增長數目。</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 公眾及運輸業界的反應 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間 - 可能會對貨運業界造成影響 - 可能會助長炒賣車輛牌照
<p>2. 加強打擊違例泊車。</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 公眾的反應 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間 - 所需執法的人手
<p>3. 檢討路旁停車位收費。</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 公眾的反應 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間
H. 其他建議	
<p>1. 提供車輛能源效益、廢氣排放、噪音數值等資訊以方便市民作出更環保的選擇。</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 措施的需求及實用性 - 業界的反應 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間
<p>2. 訂立使用更清潔車用燃料的目標/政策。</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 技術的可行性 - 業界的反應 - 燃料的供應 - 相關設施的配套 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間
<p>3. 擴大現時低排放區的範圍及涵蓋至其他車輛種類。</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 措施的可行性 - 業界的反應 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間

建議的新空氣質素改善措施	主要考慮因素
4. 改善重型車輛在停泊、用膳及休息的問題(如葵涌貨櫃碼頭區)，以處理重型車駕駛者的個人及營運需要，從而降低重型車空轉引擎所造成的空氣污染。	<ul style="list-style-type: none"> - 措施的需求及實用性 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間
5. 設立公共車輛專線	<ul style="list-style-type: none"> - 技術的可行性 - 交通情況 - 公共運輸業界的反應 - 實施所需的時間
6. 檢討替換專營巴士的政策。	<ul style="list-style-type: none"> - 專營巴士服務的營運及財務的可行性 - 業界的反應 - 公眾的反應 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間
7. 設立基金，資助那些由市民發起與改善交通擠塞及空氣質素相關的創新計劃。	<ul style="list-style-type: none"> - 技術的可行性 - 涉及的經濟成本效益 - 實施所需的時間 - 措施的實質成效
8. 提高市民的環保意識，推廣良好的個人環保習慣，鼓勵市民使用公共運輸系統或低排放的交通模式。	