

空氣質素指標檢討工作小組
陸路運輸專家小組

第四次陸路運輸專家小組會議摘要
在 2016 年 12 月 6 日星期二下午 3 時正
在灣仔告士打道 5 號稅務大樓 33 樓會議室舉行

出席：

陸恭蕙女士 環境局 副局長 (主席)
張趙凱渝女士 環境保護署 副署長(3) (副主席)

李澤昌先生
李廣威先生
伍海山先生
凌志強先生
鄧永漢先生
李耀培博士
吳毅洪先生
熊永達博士
馮敏強工程師
張潔儀女士
歐陽杞浚先生
黃良柏先生
蔣志偉先生
董清良先生
何志盛博士
陳財喜議員
關秀玲議員
馮建瑋先生

莫偉全先生	環境保護署	助理署長(空氣質素政策)
何德賢先生	環境保護署	首席環境保護主任(流動污染源)
李若愚先生	運輸及房屋局	首席助理秘書長(運輸)2
劉俊彥先生	運輸及房屋局	助理秘書長(運輸)2B
梁思灝先生	運輸及房屋局	助理秘書長(運輸)1A
李偉文先生	發展局	總助理秘書長 (工務) 3
關翠蘭女士	運輸署	助理署長(巴士及鐵路)
王偉光先生	運輸署	高級工程師/運輸資訊系統

鄧錦輝先生 土木工程拓展署 土木工程處副處長(海港及土地)
黃偉賢先生 規劃署 高級城市規劃師/策略規劃 1

因事缺席:

蘇世雄先生

列席者:

何詠琴女士	環境保護署	署理高級環境保護主任(空氣政策)1
葉浩然先生	環境保護署	署理高級環境保護主任(流動污染源)3
陳浩廷先生	環境保護署	環境保護主任(流動污染源)31
石永基先生	環境保護署	環境保護主任(流動污染源)34
孔平先生	艾奕康有限公司	顧問代表
安嘉先生	艾奕康有限公司	顧問代表
陳偉文博士	香港科技大學	顧問代表
馮志雄教授	香港科技大學	顧問代表

主席發言

- 1 主席歡迎各委員出席陸路運輸專家小組的第四次會議。
- 2 主席歡迎運輸及房屋局李若愚先生接替林瑋琦女士出席專家小組會議。主席亦告知委員，環境保護署聘請了艾奕康有限公司為空氣質素指標檢討工作的顧問。主席歡迎顧問代表出席會議。

議程一： 確認會議摘要

- 3 2016年9月29日專家小組第三次會議的摘要獲確認通過。

議程二： 討論“措施A - 隧道的收費政策及模式” 及 “措施B - 車輛尾氣排放系統維修保養” 建議措施的可行性評估

- 4 主席告知委員，秘書處及相關部門在第三次會議後已按委員對措施A及措施B各建議措施的可行性的意見，擬備評估結果。主席邀請委員討論及確認評估結果。
- 5 運輸及房屋局向委員簡介「措施A1 - 檢討隧道的收費政策及水平」及「A2 - 考慮以全自動的收費系統取代現有系統」的評估。
- 6 就措施A1方面，運輸及房屋局表示政府已開展就三條過海隧道(「三

隧」)交通流量合理分布的整體策略和可行方案顧問研究的工作，並計劃於 2017-18 立法年度內把涵蓋三隧的收費調整建議提交立法會交通事務委員會討論，運輸及房屋局在擬備上述建議時將會一併考慮各委員的意見。空氣質素指標檢討工作小組屆時會參考立法會交通事務委員會的討論結果，相應調整措施 A1 的分析及評估。

- 7 經詳細討論後，委員確認措施 A1 及 A2 的評估。小組的結論總結於附件一。
- 8 環境保護署向委員簡介「措施 B1 - 建議使用功率機檢驗車輛尾氣排放」、「措施 B2 - 收緊私家車的檢驗年期，由現時車齡超過 6 年減至超過 3 年」、「措施 B3 - 提供尾氣排放檢驗儀器，供中小型維修業界租用」、「措施 B4 - 建立車輛尾氣排放系統的維修數據平台」及「措施 B5 - 加強宣傳車輛維修保養的重要性」的評估。
- 9 經詳細討論後，委員分別確認 B1 至 B5 五項措施的評估。小組的結論總結於附件一。
- 10 此外，有委員提出一些與維修保養相關的伸延意見(如缺乏土地進行車輛維修、車輛維修行業青黃不接及人力資源缺乏、優化現有學徒制度等問題)。主席表示，這些伸延意見超越本工作小組的討論範圍，因此未能透過工作小組處理，政府會尋找適合的平台向相關的部門反映，以處理及討論相關意見。

議程三:討論執行建議措施及其主要考慮因素

- 11 運輸及房屋局向委員簡介「措施C-推動行人友善及單車友善環境」的相關背景資料及政策方向，以便委員討論及評估有關建議措施。主席亦和委員分享了推動步行的理念及強調政府對相關事項的關注。
- 12 規劃署也向委員簡介了洪水橋新發展區有關步行及單車徑的規劃資料，從而讓委員了解政府設計新發展區的大方向。
- 13 委員就「推動行人友善及單車友善環境」內四項措施的主要考慮因素作出詳細的討論，委員的意見詳載於附件二。
- 14 政府表示秘書處會在會議後根據委員的意見，對項目 C 的建議措施進行可行性分析，並製備評估結果的擬稿，再發送給各委員以作參閱。委員如對評估有任何意見，可向秘書處提交。項目 C 評估結果將於第 5

次會議上討論及確認。相關的會議文件會於下次會議前發送給委員參閱。

議程四：其他事項

- 15 第二次空氣質素指標檢討工作小組會議將於12月22日(星期四)下午2時正舉行。
- 16 政府告知委員，因為時間關係，有需要邀請委員加開特別會議以期在2017年3月以前討論及確認剩下的28項建議措施。

議程五：下次會議日期

- 17 第五次小組會議暫定於2017年1月內舉行，秘書處會在會後向委員發放會議詳請。[會後備註：第五次小組會議將於1月24日(星期二)下午4時正在稅務大樓33樓會議室舉行。]
- 18 會議於下午5時40分結束。

委員對措施A及措施B的評估結果的意見

措施 A - 隧道的收費政策及模式

措施	委員意見及商討後的總結
<p>A1. 檢討隧道的收費政策及水平(例如回購隧道經營權、推出隧道費資助試驗計劃)。</p>	<p><u>委員意見：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 有委員表示交通擠塞和空氣污染是相連問題，檢討隧道的收費政策時，可考慮引入跟據車輛排放量而推算收費水平的做法，以針對高排放的車輛。 ● 有委員表示消費者原則上會選擇較便宜的隧道使用，建議政府考慮劃一隧道收費，以達至分流的效果。 ● 有委員表示隧道徵收隧道費是因為「建造、營運及移交」的經營模式，隨着這些隧道專營權陸續歸還政府，政府可以考慮不收費或以另外一種收費模式取代現時的收費模式。如採納不收費的做法，便不需考慮收費系統。 ● 運輸及房屋局在擬備上述提交立法會交通事務委員會的三隧的收費調整建議時，將會一併考慮各委員的意見。 <p><u>總結：</u></p> <p>運輸及房屋局表示政府已開展就三條過海隧道(「三隧」)交通流量合理分布的整體策略和可行方案顧問研究的工作，並計劃於 2017-18 立法年度內把涵蓋三隧的收費調整建議提交立法會交通事務委員會討論。專家小組同意評估結果，確定這是長遠措施。</p>
<p>A2. 考慮以全自動的收費系統取代現有系統。</p>	<p><u>委員意見：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 有委員表示在評估措施的成本效益時，應考慮因使用自動收費而減省的人工開支，才能全面地反映成本效益。 ● 有委員希望政府率先於政府隧道推行全自動收費，帶頭推動自動收費政策。同時也考慮應由

措施	委員意見及商討後的總結
	<p>政府補貼有關行政費用，令全自動的收費系統能更有效地被大眾採納。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 有委員表示政府在考慮收費系統時應顧及在收費亭及隧道區域工作人員的健康影響。 ● 有委員希望政府考慮加建道路，例如第四條海底隧道。 <p>總結：</p> <p>專家小組整體上同意評估結果，並同意隧道的交通擠塞源自部分的隧道行車量已飽和，與收費系統模式沒有直接關係，因此無需跟進措施。</p>

措施 B - 車輛尾氣排放系統維修保養

措施	委員意見及商討後的總結
B1. 建議使用功率機檢驗車輛尾氣排放。	<p><u>委員意見：</u> 沒有意見。</p> <p><u>總結：</u> 專家小組同意評估結果，認為現時功率機用於測試高排放車輛廢氣的做法，已有效減少這些車輛對路邊空氣質素的影響。若要求所有車輛強制進行功率機測試，對空氣質素的改善有限，卻會對車主造成不便及負擔，因此不建議推行此措施。</p>
B2. 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(或考慮以行車里數作為檢驗準則)。	<p><u>委員意見：</u> 沒有意見。</p> <p><u>總結：</u> 專家小組同意評估結果。遙測計劃的數據顯示，排放過量廢氣的私家車僅佔被監察車輛總數不足 1%，而該些高排放私家車平均車齡為 13 年。此外，私家車一般行車里數不高，4 至 6 年車齡的私家車的性能仍然良好。小組認為現時車齡超過 6 年的私家車須接受年檢的規定適當，沒有需要降低私家車須接受年檢的車齡門檻。</p>
B3. 提供尾氣排放檢驗儀器，供中小型維修業界租用。	<p><u>委員意見：</u> 沒有意見。</p> <p><u>總結：</u> 專家小組同意評估結果。小組注意到市場上已有維修業界能負擔的尾氣排放檢驗儀器(例如大部份車輛維修工場均已配備手提式的五種氣體分析儀及煙度測量器)。此外，市場上已出現為配備新型引擎設計(特別是柴油車)的車種而設的專門診斷服務，這些服務比提供儀器租賃更有效用，因此不建議推行此措施。</p>
B4. 建立車輛尾氣排放系統的維修數據平台。	<p><u>委員意見：</u> 沒有意見。</p> <p><u>總結：</u></p>

措施	委員意見及商討後的總結
	<p>專家小組同意評估結果。小組知悉引入歐盟六期排放標準後，車輛製造商須在收取合理的費用後，須提供新型號車輛的維修和保養資訊。因此，業界獲取歐盟六期柴油車輛的維修資訊應該不會有問題。環保署會繼續與職業訓練局、車輛製造商和汽車維修業合作舉辦訓練及講座，以分享有關維修的經驗及資訊。</p>
<p>B5. 加強宣傳車輛維修保養的重要性。</p>	<p><u>委員意見：</u> 沒有意見。</p> <p><u>總結：</u> 專家小組知悉政府一直有宣傳車輛維修保養對防止車輛過量排放的重要性。小組明白業界關注維修技術員老化和缺乏支援，以及這些技術人員未能掌握較先進的測試儀器及軟件為新型車輛進行維修。有見及此，小組建議環保署繼續與職訓局、維修業和汽車製造商合作，舉辦研討會和工作坊，協助車輛維修業，以應付車輛技術的發展及舒緩勞動人口和技術人員短缺的情況。此外，環保署繼續向有關人士包括車主、車隊經理等宣傳妥善維修汽車和環保駕駛習慣。</p>
<p>其他相關意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員表示現時有市民購入柴油商業貨車作為私家車使用，建議政府規定上述車輪應如柴油商業貨車般進行年檢。政府回應，委員提及的車種，一般為輕型的柴油商業貨車，相關的車輛在登記時已歸類為貨車，因此在續牌的時候須如柴油商業車輛般進行年檢。 ● 有委員建議政府以稅務誘因或政策，引導車主妥善維修車輛。環境保護署表示過去有舉辦免費測試，以教育車主妥善維修車輛的重要性，從而帶出汽車保養是車主責任的訊息。 ● 有委員認為現時汽車業界缺乏土地經營汽車維修工場，政府應該在發展規劃中提供土地予維修業界。有委員也反映維修業界青黃不接、人力資源缺乏和學徒制度等問題。政府表示，雖然這些意見超越工作小組的討論範圍，因此未能透過本工作小組處理，但政府會尋找適合的平台向相關的部門反映，以處理及討論相關意見。

措施 C1 - 促進「便於步行」的環境(如擴闊行人道、興建有蓋步行徑、優化行人道網絡聯繫)，以鼓勵市民步行

考慮要點	委員意見
1. 相關設施的配套及承受能力	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員希望政府以「行人優先」的原則規劃及發展，善用路面空間，達至人人暢道。 ● 有委員表示政府應優化市區/商業區的步行設施，例如增設行人專用區及擴闊行人路。 ● 由於公眾在選擇使用步行時會考慮轉接其他公共交通工具，委員建議政府應考慮步行與其他公共交通工具的接駁性。 ● 有委員表示政府可考慮加強行人網絡規劃的工作，推出新的指引以增加行人的通達性。運輸署表示雖然市區在運輸規劃上有較大的限制，但在可行的情況下，運輸署會在交通規劃上儘量改善行人環境。至於新市鎮，在規劃階段一般已加入「行人友善」的規劃元素。
2. 公眾的反應	<ul style="list-style-type: none"> ● 沒有意見。
3. 涉及的經濟成本效益	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員表示政府可考慮提供誘因予發展商以鼓勵建設方便行人的接駁建設。亦有委員指出補地價是接駁建設的重要考慮因素，政府應研究相應對策以促進接駁建設的發展。發展局表示，九龍東正試驗以政策鼓勵發展商加設接駁天橋，以增加行人暢達性。
4. 實施所需的時間	<ul style="list-style-type: none"> ● 沒有意見。
5. 技術的可能性及對環境的影響	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員表示政府在考慮相關規劃及發展時應一併研究步行、單車及公共交通，以提升效益。 ● 有委員認為政府在發展「行人友善」的環境時不應只側重新發展區或郊區。此外，政府不應只把步行與悠閒活動掛鉤，而應視之為一種交通模式。

考慮要點	委員意見
6. 其他意見	<ul style="list-style-type: none">● 有委員表示希望在交通安全的角度考慮人、單車及車輛分隔的事宜。政府回應指會考慮有關意見。

措施 C2 - 促進「便於使用單車」的環境，並研究提供配套設施(如提供單車徑網絡、單車停泊處、單車於公共運輸交匯處泊車轉乘設施及推廣便利乘客在公共交通上攜帶單車的 policy)

考慮要點	委員意見
1. 相關道路設施的配套及承受能力	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員表示市民應樂意使用單車作為其中一種交通模式，但公眾在選擇使用單車時會考慮轉接其他公共交通工具的配套設施，因此建議政府應考慮單車與其他公共交通工具的接駁性。例如在鐵路站附近加設單車停車場，以方便單車使用者及吸引更多人使用單車。 ● 有委員表示在推廣使用單車的同時，政府必須考慮公共交通工具對單車的配套支援、收取的附加費用及有關法例的配合情況。 ● 委員希望政府在未來的規劃中加入相關的配套設施，例如在「香港城市地下空間發展規劃」中加入單車設施的元素以鼓勵市民使用單車。發展局表示，「香港城市地下空間發展規劃」正研究於尖沙咀九龍公園及維多利亞公園附近發展地下空間，以增加行人暢達性，其中會加設商舖或社區設施以吸引人流。
2. 公眾的反應	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員表示雖然單車未被政府確認為交通模式，但仍希望政府能多加考慮單車作為交通模式的可能性。主席表示，基於道路安全考慮，政府不鼓勵市民在繁忙的市區以單車作為交通工具，政府已努力推行各種措施以促進步行及使用單車的發展。
3. 涉及的經濟成本效益	<ul style="list-style-type: none"> ● 沒有意見
4. 實施所需的時間	<ul style="list-style-type: none"> ● 沒有意見
5. 其他意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 有委員表示政府應注意單車作為中距離交通模式可發揮的作用及近年的發展情況。 ● 有委員表示政府可留意在近期出現，以流動應用程式共享單車的發展情況。

措施 C3 - 在海濱區建造單車與行人的共享空間

考慮要點	委員意見
1. 技術的可行性	有委員表示希望在交通安全的角度考慮人、單車及車輛分隔的事宜。發展局回應指會考慮有關意見。
2. 涉及的經濟成本效益	● 沒有意見
3. 實施所需的時間	● 沒有意見
4. 公眾的反應	● 沒有意見

措施 C4 - 在學校區、老人院舍區及社區路段設立低車速限制區(如每小時 30 公里)，以改善步行環境

考慮要點	委員意見
1. 技術的可行性(包括如何界定學校區及老人院舍區)	<ul style="list-style-type: none"> ● 大部分委員表示這項建議在實際執行上有難度。主席表示可以將這項建議「行人優先」的精神加入 C1 項一併考慮。 ● 運輸及房屋局表示,會在某些車輛適宜減慢行車速度地區實施各種交通舒緩措施,包括收窄行車路,收窄過路處的行車線或設置減速平台,令司機減速。運輸及房屋局認為向下調整車速限制並不會改善路邊空氣質素。
2. 涉及的經濟成本效益	● 不適用
3. 實施所需的時間	● 不適用
4. 對交通的影響	● 不適用
5. 公眾的反應	● 不適用