

2016 年 5 月 25 日
資料文件

空氣質素指標檢討工作小組

檢討空氣質素指標的背景資料

目的

本文件旨在向委員簡介檢討空氣質素指標的背景，以及已實施空氣質素改善措施的最新進展。

背景

空氣質素指標

2. 《空氣污染管制條例》(第311章)訂明一套空氣質素指標。當局的目標是在合理切實可行的範圍內盡快達致有關的空氣質素指標，並在其後保持已達致的空氣質素指標，以便在公眾利益的前提下促進空氣的保護及最佳運用。

3. 本港首套空氣質素指標在1987年訂立。世界衛生組織(下稱"世衛")在2006年發表了一套《空氣質素指引》(下稱“《指引》”),其後我們在2007年進行了一次全面檢討,更新空氣質素指標。在進行公眾諮詢後,當局自2014年1月1日起採用現行的空氣質素指標。現行的空氣質素指標(見附件A)涵蓋七種主要空氣污染物¹,結合了世衛的中期目標和《指引》所訂標準。世衛的中期目標和《指引》是國際間的參考準則,供各國根據其空氣質素情況及社會和經濟考慮因素,制訂當地的空氣質素標準。

4. 要達致《指引》所訂標準,尤其在空氣污染情況較嚴重的地區,具有一定的難度。世衛因此在《指引》內訂定了空氣污染物的中期目標,以循序漸進的方式達到《指引》所訂標準。目前全球無一國家完全以《指引》

¹ 主要空氣污染物包括:二氧化硫、二氧化氮、可吸入懸浮粒子(PM₁₀)、微細懸浮粒子(PM_{2.5})、一氧化碳、臭氧及鉛。

所訂標準作為當地的空氣質素標準。現行的空氣質素指標與其他先進國家採用的標準(載於附件B)大致相若。

5. 我們在引入現行的空氣質素指標時，亦要求環境局局長須按法例規定，最少每五年須檢討空氣質素指標一次，然後向環境諮詢委員會(環諮會)呈交檢討報告。因此，我們現時開始進行檢討，以期在2017年年底前完成檢討，並於2018年年中由環境局局長前向環諮會呈交檢討報告。

空氣質素指標的法定地位

6. 空氣質素指標並不只是一套空氣質素目標，亦是當局根據《環境影響評估條例》(第499章)向指定工程項目發出環境許可證的基礎。為符合當局的法定要求，在合理切實可行的範圍內盡快達致空氣質素指標，環境保護署署長在根據《環境影響評估條例》審批指定工程項目對空氣質素的影響是否可以接受及發出環境許可證時，空氣質素指標是一個主要考慮因素。同樣地，當環境保護署署長按照《空氣污染管制條例》批核發電廠等指明工序的牌照申請時，亦會考慮有關工序是否符合空氣質素指標。因此，檢討的首要目的是探索切實可行的新空氣質素改善措施，以評估收緊空氣質素指標的空間。

檢討的基本原則

7. 一如上次檢討，我們在進行這次空氣質素指標檢討時，會參考世衛的建議和其他先進國家的做法，採用以下基本原則：

- (a) 訂定空氣質素指標須以保障公眾健康為目的；
- (b) 更新空氣質素指標須以世衛所訂《指引》及中期目標為基礎；以及
- (c) 更新空氣質素指標須採取循序漸進方式，並以達致世衛《指引》所訂標準為長遠目標。我們會在致力達致目標的過程中借鑑國際慣例，並考量最新的技術發展和本地情況。

8. 我們已分別在2016年3月和4月徵詢立法會環境事務委員會和環諮會的意見，該兩個委員會並不反對沿用這些基本原則進行是次檢討。

檢討的主要工作

9. 參照歐盟及美國等環保先進國家的做法，空氣質素指標檢討的主要工作包括：

- (a) 評估空氣科學的最新發展及空氣污染對健康的影響；
- (b) 了解目前的空氣污染水平和趨勢，檢視現行空氣質素改善措施的進展和成效；
- (c) 探索切實可行的新空氣質素改善措施，並分析這些措施的成本效益；
- (d) 制定空氣質素管理計劃，以進一步改善空氣質素；以及
- (e) 根據不同管制方案推算將來的空氣質素，評估進一步收緊空氣質素指標的空間，並提出建議。

空氣質素改善措施的進展

10. 道路運輸、水上運輸及公用發電為本港的主要空氣污染源。2013年²這三大主要空氣污染源所排放的二氧化硫、氮氧化物、可吸入懸浮粒子及微細懸浮粒子分別佔整體排放量的97%、85%、70%及72%。為改善空氣質素，我們將這三大主要空氣污染源視為主要減排目標，並會在是次空氣質素指標的檢討中，進一步審視相關的新減排措施。2013年的詳細排放清單載列於下表。

污染物排放源	2013年主要空氣污染物排放量(公噸)			
	二氧化硫	氮氧化物	可吸入懸浮粒子	微細懸浮粒子
公用發電	14, 680 (47%)	34, 580 (31%)	940 (16%)	430 (9%)
道路運輸	50 (<1%)	25, 740 (23%)	1, 090 (18%)	1, 000 (21%)

² 2013 年香港空氣污染物排放清單為本港最新的空氣污染物排放清單。.

污 染 物 排 放 源	2013年主要空氣污染物排放量(公噸)			
	二氧化硫	氮氧化物	可吸入懸浮粒子	微細懸浮粒子
水上運輸	15,740 (50%)	35,630 (31%)	2,160 (36%)	2,000 (42%)
民用航空	540 (2%)	6,240 (6%)	60 (<1%)	60 (1%)
其他燃料燃燒	280 (<1%)	11,040 (10%)	850 (14%)	780 (16%)
非燃燒	不適用	不適用	950 (16%)	480 (10%)
總排放量	31,280	113,220	6,040	4,740

Notes:

- 括號內的數字代表該空氣污染物在不同排放源中所佔的百分比。
- 數據進位至最接近的十位數。
- 因四捨五入關係，各排放源的排放量數字相加可能與總排放量數字略有出入。

11. 我們在2013年3月發表《香港清新空氣藍圖》，臚列多項空氣質素改善措施，這些措施有助我們在2020年大致達致空氣質素指標。推行措施的工作進度良好，近年香港整體空氣質素已有改善。

12. 在2011至2015年間，大氣中可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子、二氧化氮和二氧化硫的濃度，分別下降19%、24%、8%和23%。同期，路邊的可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子、二氧化氮和二氧化硫濃度，亦分別下降26%、21%、19%和33%。只有臭氧濃度因受到區域污染影響而呈現升勢。主要空氣污染物在大氣和路邊的濃度，載於附件C。

13. 上述改善有賴於本港推行多項針對陸路及海上運輸、能源效益和發電的空氣質素改善措施，以及珠江三角洲(珠三角)地區空氣質素的逐步改善。主要的空氣質素改善措施載於附件D。

14. 在2015年，我們已達致二氧化硫、鉛和一氧化碳的空氣質素指標，並繼續為達致可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子、二氧化氮和臭氧的空氣質素指標而努力。2015年空氣質素指標的達標情況，載於附件E。

15. 隨着我們推出更多新的空氣質素改善措施，並聯同廣東省當局合力減排，本港的空氣質素可繼續改善，以期在2020年大致達致空氣質素指標。

徵詢意見

16. 請委員備悉本文件的內容。

環境局／環境保護署

2016年5月

附件 A

香港空氣質素指標與世衛《指引》及中期目標對照

污 染 物	平均時間	世世衛中 期目標-1 (微克/立 方米)	世衛中期 目標-2 (微克/立 方米)	世衛中期 目標-3 (微克/立 方米)	世衛《指引》 (微克/立方 米)	香港空氣質 素指標的容 許超標次數
二氧化硫 (SO ₂)	10 分鐘	—	—	—	<u>500</u>	3
	24 小時	<u>125</u>	50	—	20	3
可吸入 懸浮粒子 (RSP / PM ₁₀)	24 小時	150	<u>100</u>	75	50	9
	1 年	70	<u>50</u>	30	20	不適用
微細 懸浮粒子 (FSP/ PM _{2.5})	24 小時	<u>75</u>	50	37.5	25	9
	1 年	<u>35</u>	25	15	10	不適用
二氧化氮 (NO ₂)	1 小時	—	—	—	<u>200</u>	18
	1 年	—	—	—	<u>40</u>	不適用
臭氧 (O ₃)	8 小時	<u>160</u>	—	—	100	9
一氧化碳 (CO)	1 小時	—	—	—	<u>30,000</u>	0
	8 小時	—	—	—	<u>10,000</u>	0
鉛 (Pb)	1 年	—	—	—	<u>0.5</u>	不適用

註：

上述表列內加粗及有底線的數字為香港現行的空氣質素指標

香港與其他國家採用的空氣指標對照

污染物	平均時間	世衛《指引》 (中期目標)	香港		中國	美國	歐盟	
		濃度 (微克/立方米)	濃度 (微克/立方米)	容許超 標次數	濃度 (微克/立方米)	濃度 (微克/立方米)	濃度 (微克/立方米)	容許超 標次數
二氧化硫 (SO ₂)	10 分鐘	500	500 (WHO AQG)	3	-	-	-	-
	1 小時	-	-	-	500	196 [3]	350	24
	24 小時	20 (IT-1: 125, IT-2: 50)	125 (IT-1)	3	150	-	125 (IT-1)	3
	1 年	-	-	-	60	-	-	-
可吸入 懸浮粒子 (PM ₁₀)	24 小時	50 (IT-1: 150, IT-2: 100, IT-3: 75)	100 (IT-2)	9	150 (IT-1)	150 (IT-1) [4]	50 (WHO AQG)	35
	1 年	20 (IT-1: 70, IT-2: 50, IT- 3: 30)	50 (IT-2)	不適用	70 (IT-1)	-	40	不適用
微細 懸浮粒子 (PM _{2.5})	24 小時	25 (IT-1: 75, IT-2: 50, IT- 3: 37.5)	75 (IT-1)	9	75 (IT-1)	35 [5]	-	-
	1 年	10 (IT-1: 35, IT-2: 25, IT- 3: 15)	35 (IT-1)	不適用	35 (IT-1)	12 [6]	25 (IT-2)	不適用
二氧化氮 (NO ₂)	1 小時	200	200 (WHO AQG)	18	200 (WHO AQG)	188 [3]	200 (WHO AQG)	18
	24 小時	-	-	-	80	-	-	-
	1 年	40	40 (WHO AQG)	不適用	40 (WHO AQG)	100	40 (WHO AQG)	不適用
臭氧 (O ₃)	1 小時	-	-	-	200	-	-	-
	8 小時	100 (IT: 160)	160 (IT)	9	160 (IT)	137 [1]	120	25 [2]
一氧化碳 (CO)	1 小時	30,000	30,000 (WHO AQG)	-	10,000	40,000	-	-
	8 小時	10,000	10,000 (WHO AQG)	-	-	10,000 (WHO AQG)	10,000 (WHO AQG)	-
	24 小時	-	-	-	4,000	-	-	-
鉛(Pb)	3 個月	-	-	-	1.5	0.15	-	-
	1 年	0.5	0.5 (WHO AQG)	不適用	1	-	0.5 (WHO AQG)	不適用

註:

WHO AQG - 世界衛生組織《空氣質素指引》

IT-1 - 中期目標-1 ; IT-2 - 中期目標-2; IT-3 - 中期目標-3

[1] 每年第四高的每天最高 8 小時平均濃度 的三年平均數

[2] 三年內平均每年不多於 25 天

[3] 每年的每天最高小時平均濃度的第 98 百分位數(二氧化氮)或第 99 百分位數(二氧化硫) 的三年平均數

[4] 平均三年內每年不可多於一次

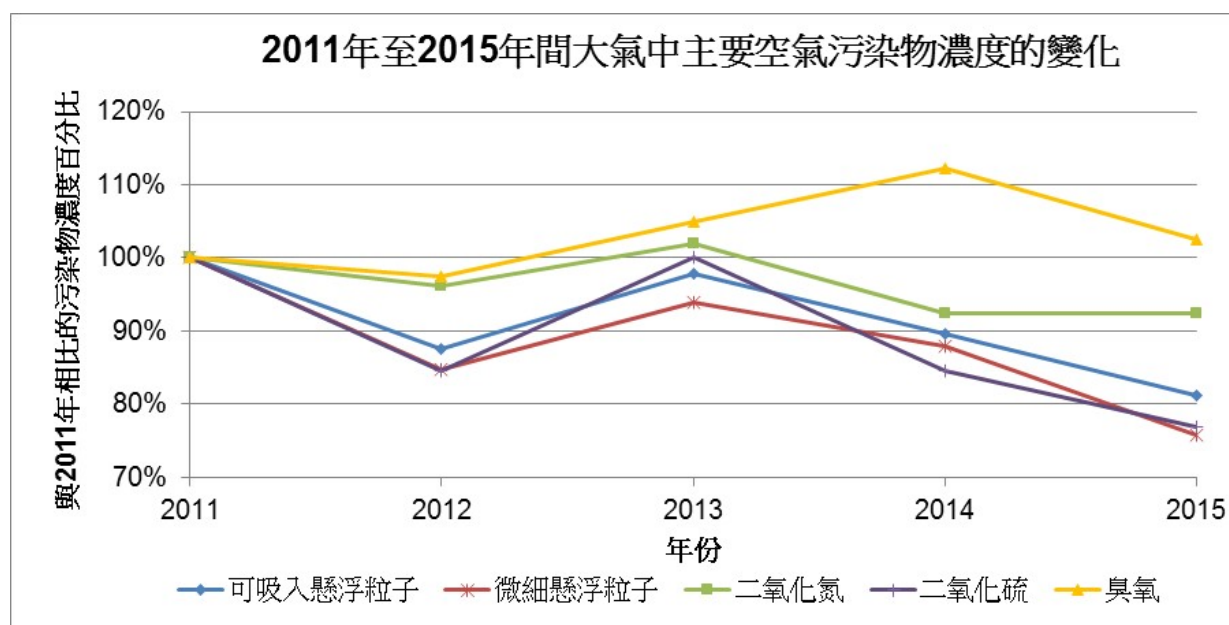
[5] 每年第 98 百分位數 的三年平均數

[6] 年平均值的三年平均數

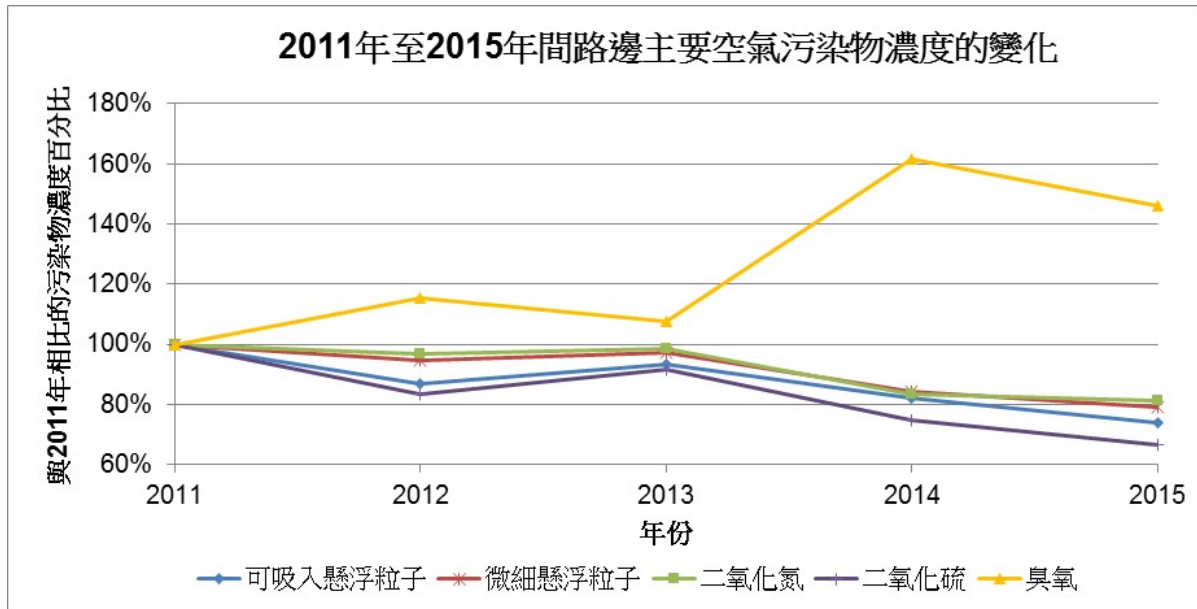
2011 至 2015 年間
香港主要空氣污染物的年均濃度(微克/立方米)

空氣質素監測站		2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2011 至 2015 年 間的變化
可吸入 懸浮粒子 (PM ₁₀)	一般	48	42	47	43	39	-19%
	路邊	61	53	57	50	45	-26%
微細 懸浮粒子 (PM _{2.5})	一般	33	28	31	29	25	-24%
	路邊	38	36	37	32	30	-21%
二氧化氮 (NO ₂)	一般	53	51	54	49	49	-8%
	路邊	122	118	120	102	99	-19%
二氧化硫 (SO ₂)	一般	13	11	13	11	10	-23%
	路邊	12	10	11	9	8	-33%
臭氧 (O ₃)	一般	41	40	43	46	42	2%
	路邊	13	15	14	21	19	46%

一般監測站空氣質素趨勢



路邊監測站空氣質素趨勢



改善空氣質素主要措施的摘要

改善路邊空氣質素

雖然區域背景的臭氧和懸浮粒子水平對路邊空氣污染有一定影響，但汽車的尾氣排放仍然是路邊空氣污染的主要源頭。為改善路邊空氣質素，我們已實施多項針對歐盟四期以前的柴油商業車、汽油和石油氣車輛，以及專營巴士的管制措施。當中的主要措施包括：推行鼓勵與管制並行的計劃，以在2019年年底前分階段淘汰約82 000部歐盟四期以前的柴油商業車；使用流動路邊遙測設備，偵測排放過量廢氣的汽油和石油氣車輛；為歐盟二期及三期專營巴士加裝選擇性催化還原器，提升它們的廢氣排放表現；以及積極推廣使用混合動力車和電動車。

淘汰歐盟四期以前的柴油商業車

2. 鼓勵與管制並行的計劃自2014年3月推出以來，反應熱烈。截至2016年4月底，約有41 700部歐盟四期以前的柴油商業車(佔合資格歐盟四期以前柴油商業車的51%)已參加這項特惠資助計劃和退役。截至2015年12月31日，所有合資格的歐盟前期柴油商業車均已淘汰。我們會繼續推行計劃，鼓勵車主在以下限期前淘汰其柴油商業車。

柴油商業車的排放設計標準	申請特惠資助的限期
歐盟一期	2016年12月31日
歐盟二期	2017年12月31日
歐盟三期	2019年12月31日

加強對石油氣和汽油車輛的廢氣排放管制

3. 在2014年9月至2016年4月底期間，經路邊遙測儀器檢查的車輛約有104萬架次。我們向相關車主發出約6 100份廢氣測試通知

書，要求他們維修其車輛，並須在12個工作天在指定的車輛廢氣測試中心通過以底盤式功率機進行的廢氣測試。車輛如未能通過測試，會被吊銷牌照。截至2016年4月底，約有280架車輛因未能通過廢氣測試而被運輸署吊銷牌照。實施加強管制後，排放過量廢氣的士和小巴的數目已由管制實施前的逾八成，減至實施15個月後的約一成。

為歐盟二期及三期專營巴士加裝選擇性催化還原器

4. 專營巴士公司獲政府全數資助，為合資格的歐盟二期及三期專營巴士加裝選擇性催化還原器，以提升巴士的廢氣排放表現至歐盟四期或以上的水平。截至2016年4月底，約有360輛合資格專營巴士已加裝選擇性催化還原器。我們的目標是在2017年年底前，致力完成整項加裝計劃。

推廣採用綠色運輸技術

5. 政府一直推廣並率先採用電動車，又與商界合作擴展充電網絡。截至2016年4月底，本港的電動車總數已由2010年年底的96輛增至5 289輛，當中247輛隸屬政府車隊。本港現有逾1 300個公共充電器，包括239個中速充電器、15個CHAdemo快速充電器和145個其他充電標準的快速充電器。政府自1994年起豁免電動車的首次登記稅，豁免將有效至2017年3月31日。

6. 六輛雙層混合動力巴士已於2014年年底在六條巴士路線開始試用，試驗計劃仍在進行。另外，五輛單層電動巴士已於2015年年底開始試用，餘下的31輛電動巴士則將於2016年內逐步試驗。各項試驗計劃為期兩年，我們在計劃展開約一年後會進行中期檢討。

7. 截至2016年4月底，我們已在綠色運輸試驗基金下批出87個試驗項目，涉及資助金額共約8,800萬元，以試驗各種創新運輸技術，包括電動車輛及混合動力車輛。我們已將試驗項目的結果上載至環境保護署網頁，鼓勵運輸業界採用該等新技術。

船舶廢氣排放管制

8. 船舶是本地廢氣排放的最大源頭。在2013年，船舶排放的二氧化硫和可吸入懸浮粒子，分別佔本地總排放量的50%和36%。為減少船舶的廢氣排放，我們已為航運業界引進較清潔的燃料。

10. 自2015年7月1日起，遠洋船隻在本港停泊期間必須轉用低硫燃料(含硫量不超過0.5%)。香港是亞洲首個規定停泊轉油的港口，這措施有助減少在港停泊遠洋船隻的二氧化硫和可吸入懸浮粒子排放量達六成。

11. 自規例實施以來，我們留意到貨櫃碼頭及其鄰近地區的二氧化硫濃度顯著下降。舉例來說，自規例於2015年實施後，當風沿著貨櫃碼頭吹至葵涌一帶時，葵涌空氣質素監測站錄得的二氧化硫平均濃度，較2010至2014年間錄得的平均濃度下降約五成。

非道路移動機械

12. 由2015年6月1日起，所有新供應予香港使用的非道路移動機械，須符合《空氣污染管制(非道路移動機械)(排放)規例》(《規例》)(第311Z章)訂明的排放標準。履帶式吊機、龍門式起重機、空氣壓縮機、挖土機等受規管機械的排放標準訂於歐盟第IIIA階段的水平；機場與港口設施內用小型貨車和貨車等非道路使用車輛的排放標準，則與現行首次登記車輛的法定排放標準相同(現為歐盟五期排放標準)。

13. 由2015年12月1日起，只有貼上適當核准或豁免標籤的非道路移動機械，方可用於機場、港口設施、建築地盤、指定廢物處置設施等的指明活動，以及《空氣污染管制條例》附表1規定的指明工序。

14. 在《規例》實施前，香港使用的受規管機械大多符合歐盟第I階段水平的排放標準。與這些機械比較，符合歐盟IIIA期的非道路移動機械，其氮氧化物和可吸入懸浮粒子排放量均可減少約六成。這管制措施亦有助減少非道路移動機械對貨櫃碼頭及建築工地附近住宅區造成的環境滋擾。

能源效益措施

《建築物能源效益守則》

15. 《建築物能源效益條例》（《條例》）在2012年9月21日生效，而《屋宇裝備裝置能源效益實務守則》和《建築物能源審核實務守則》2015年版亦於2015年12月11日刊憲。

16. 《屋宇裝備裝置能源效益實務守則》訂定了四類主要屋宇裝備裝置（即空調、照明、電力及升降機和自動梯裝置）的能源效益標準和規定，而《建築物能源審核實務守則》則為《條例》之下的能源審核訂定技術規定和細則。該兩份守則會每三年檢討一次。

17. 2015年版的新能源效益標準較2012年版更嚴謹，將能源效益進一步提升百分之十。

強制性能源效益標籤計劃

18. 強制性能源效益標籤計劃（計劃）的首階段及第二階段已先後於2009年及2011年全面實施，計劃涵蓋五類訂明產品，包括空調機、冷凍器具和緊湊型熒光燈（慳電膽）、洗衣機（洗衣量不超過 7 公斤）和抽濕機。根據計劃，在本港供應的訂明產品須貼上能源標籤，讓消費者知悉有關產品的能源效益表現。進口商或本地製造商在香港供應訂明產品前須向機電工程署提供產品資料（包括產品型號的測試報告），以申請能源標籤參考編號，證明其訂明產品符合能源效益的要求。

19. 空調機、冷凍器具及洗衣機的能源效益評級標準由2015年11月25日起已收緊。根據新的評級標準，第一級能源標籤產品的能源效益較過往評級標準的提升了約10%至45%。

20. 為了進一步節約能源，我們將擴大強制性能源效益標籤計劃的涵蓋範圍，包括(a)電視機、(b)貯水式熱水器、(c)電磁爐、(d)洗衣機(洗衣量屬10公斤或以下但多於7公斤)及(e)空調機(熱泵)納入第三階段強制性能源效益標籤計劃。我們將會展開相關修訂法例的工作，以期於2016-17立法年度內提交立法會審議。

啟德發展區區域供冷系統

21. 啟德發展區的區域供冷系統將中央空調機組生產的冷凍水通過地下水管網路輸送給啟德發展區的各個用戶建築。區域供冷系統極具能源效益，較傳統氣冷式空調系統節省約35%的用電量，有助改善空氣質素，實現低碳經濟的目標。

22. 當局已由2013年2月起逐步為區內的啟德郵輪碼頭大樓、香港房屋委員會轄下的晴朗商場、工業貿易大樓及兩所小學提供區域供冷服務。

發電排放管制

23. 發電是香港空氣污染主要源頭之一。我們已根據《空氣污染管制條例》發出《技術備忘錄》，逐步收緊發電廠的法定排放上限。我們於2015年12月發出第五份《技術備忘錄》，進一步收緊發電廠在2020年及以後的排放上限。與2008年發出第一份《技術備忘錄》所訂的2010年排放上限相比，第五份《技術備忘錄》把二氧化硫、氮氧化物和可吸入懸浮粒子的排放上限進一步減少50%至69%。

24. 政府在2014年3月就優化未來發電燃料組合進行了公眾諮詢。在考慮諮詢期間所收集到的意見後，我們計劃在2020年把本地燃氣發電的百分比增加至約50%，而輸入核電的比例則佔整體燃料組合約25%。我們亦準備發展更多可再生能源及進一步提倡節能，餘下的電力需求將由燃媒發電供應。

區域合作

25. 除了減少本地的廢氣排放外，我們一直與廣東省政府緊密合作，改善珠三角地區的空氣質素。多年來，廣東方面已在珠三角地區推行多項減排措施，例如規定燃煤發電廠安裝煙氣脫硫和脫氮裝置、收緊車輛廢氣排放標準和燃油標準、逐步淘汰高污染工業設施等。

珠三角地區的空氣質素

26. 珠三角地區的空氣質素已逐步改善。在2006至2015年間，珠三角地區大氣內的二氧化硫、二氧化氮和可吸入懸浮粒子三項主要空氣污染物的濃度，分別下降了72%、28%和34%。儘管如此，臭氧濃度在同期上升10%，顯示珠三角的煙霧污染問題有惡化跡象。

2006至2015年間

珠三角地區主要空氣污染物的年均濃度(微克／立方米)

污 染 物	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015年與 2006年比較
可吸入懸浮 粒子 (PM ₁₀)	74	79	70	69	64	64	56	63	56	49	-34%
二氧化硫 (SO ₂)	47	48	39	29	25	24	18	18	16	13	-72%
二氧化氮 (NO ₂)	46	45	45	42	43	40	38	40	37	33	-28%
臭氧 (O ₃)	48	51	51	56	53	58	54	54	57	53	10%

2015年和2020年的減排目標

27. 在2012年11月，兩地政府就二氧化硫、氮氧化物、可吸入懸浮粒子和揮發性有機化合物四項主要空氣污染物，協定香港和珠三角地區在2015年和2020年的減排目標（見下表）。為達致減排目標，兩地政府推行多項減排措施。我們現正與廣東省政府進行聯合中期檢討，以總結2015年的減排成效，並確定2020年的減排目標。預期檢討可於2017年完成。

香港和珠三角地區
2015年及2020年的減排目標

空氣污染物	地區	2015 年減排目標 * (%)	2020 年減排幅度 * (%)
二氧化硫 SO ₂	香港	-25%	-35% ~ -75%
	珠三角經濟區	-16%	-20% ~ -35%
氮氧化物 NO _x	香港	-10%	-20% ~ -30%
	珠三角經濟區	-18%	-20% ~ -40%
可吸入懸浮 粒子 (PM ₁₀)	香港	-10%	-15% ~ -40%
	珠三角經濟區	-10%	-15% ~ -25%
揮發性有機 化合物 (VOCs)	香港	-5%	-15%
	珠三角經濟區	-10%	-15% ~ -25%

*與2010年排放量比較

珠三角地區船舶排放控制區

28. 國家交通運輸部在 2015 年 12 月公布一實施方案，以管制內地三個主要地區(包括珠三角地區)的船舶廢氣排放。在方案下，珠三角水域內將設立船舶排放控制區，並由 2017 年起逐步規定遠洋船隻在珠三角港口停泊時須轉用低硫燃料(含硫量不超過 0.5%)。到了 2019 年，船舶排放控制區內所有遠洋船隻均須使用低硫燃料。有關設立船舶排放控制區一事，我們會與交通運輸部和廣東省當局通力合作，務求進一步減少珠三角區內遠洋船隻的廢氣排放。

2015 年空氣質素指標達標情況

污 染 物	平均時間	空氣質素指標		達標情況 ⁽¹⁾	
		濃度限值 (微克/ 立方米)	容許超 標次數	一般監測站 ⁽³⁾	路邊監測站
二氧化硫 (SO ₂)	10 分鐘	500	3	符合	符合
	24 小時	125	3	符合	符合
可吸入 懸浮粒子 (RSP / PM ₁₀)	24 小時	100	9	不符合 (超標次數達 18 次)	不符合 (超標次數達 11 次)
	1 年	50	不適用	符合	不符合 (最高濃度為 55 微克/立方米)
微細 懸浮粒子 (FSP/ PM _{2.5})	24 小時	75	9	不符合 (超標次數達 11 次)	不符合 (超標次數達 10 次)
	1 年	35	不適用	符合	不符合 (最高濃度為 37 微克/立方米)
二氧化氮 (NO ₂)	1 小時	200	18	不符合 (超標次數達 67 次)	不符合 (超標次數達 460 次)
	1 年	40	不適用	不符合 (最高濃度為 64 微克/立方米)	不符合 (最高濃度為 106 微克/立方米)
臭氧 (O ₃)	8 小時	160	9	不符合 (超標次數達 24 次)	符合 ⁽²⁾
一氧化碳 (CO)	1 小時	30,000	0	符合	符合
	8 小時	10,000	0	符合	符合
鉛 (Pb)	1 年	0.5	不適用	符合	符合

註:-

(1) 當空氣污染物濃度於任何一個一般監測站或路邊監測站錄得超標，即表示該空氣污染物未能符合空氣質素指標。

(2) 路邊臭氧會與汽車所排放的氮氧化物進行迅速的化學反應，所以濃度會較低。

(3) 由於天台進行維修工程，塔門一般監測站由 2015 年 12 月起暫時停用。

