

# 空氣質素指標檢討公眾諮詢結果

## 目的

本文件概述空氣質素指標檢討的公眾諮詢主要結果以供公眾參閱。

## 背景

2. 現行空氣質素指標在一九八七年依據空氣污染管制條例(第 311 章)頒布，訂明一般空氣中七種主要空氣污染物<sup>1</sup>的濃度上限。在二零零六年，世界衛生組織(世衛)根據空氣污染對健康影響的新科研結果，更新空氣質素指引。在二零零七年，我們委託顧問進行研究，參考世衛空氣質素指引及其他先進國家的做法，檢討空氣質素指標(檢討)。檢討建議一套新空氣質素指標和多項空氣質素改善措施，以達致建議的新空氣質素指標。我們在二零零九年七月就建議展開為期四個月的公眾諮詢。

3. 諒詢期間，我們藉著廣發諮詢文件和問卷，鼓勵市民表達意見。我們亦舉辦公眾論壇，並與主要持份者舉行合共 69 次會議(**附件 A**)—包括這個委員會、環境諮詢委員會(環諮詢)、可持續發展委員會、區議會、鄉議局、專業團體、商會、行業組織、環保團體及其他相關團體。此外，我們透過民政事務局管理的公共事務論壇收集民意。

## 公眾諮詢主要結果

### 整體回應

4. 我們在為期四個月的公眾諮詢期間廣泛收集社會各界意見。以下是整體上書面提交及持份者與我們開會時表達的意見的撮述：

---

<sup>1</sup> 七種主要空氣污染物計有二氧化硫、二氧化氮、總懸浮顆粒、可吸入懸浮粒子(PM10)、一氧化碳、臭氧及鉛。

- (a) 社會殷切期望政府採取有效行動，包括與內地進一步合作，改善本港空氣質素。整體而言，大多數回應者贊成建議的新空氣質素指標(它包含了世衛的空氣質素指引和中期目標)；及建議的一籃子空氣質素改善措施。部分回應者認為政府應採納世衛空氣質素指引的最終目標；
- (b) 不少回應者表示願意承擔推行建議措施的部分費用。一些回應者亦要求政府承擔部分費用，以減輕它們，特別是對低收入家庭，的影響；以及
- (c) 至於何時推行建議措施，以達致建議的新空氣質素指標，市民希望有清晰的時間表。市民亦要求需要有策略性的規劃、有效的優先次序安排，及在高層領導和監督落實建議的空氣質素改善措施下，達致各決策局和部門互相協調。

## 問卷

5. 我們合共收到 2,175 份書面意見，當中有 1,716 份是填妥的問卷，其中有 1,182 份是以健康空氣行動及綠色和平另行擬備的標準格式提交。

6. 回應顯示，社會普遍贊成更新現有的空氣質素指標，以加強保障公眾健康。市民普遍願意為清潔空氣分擔落實措施的費用。市民大力支持盡快推展空氣質素改善措施。問卷調查結果分項結果載於**附件B**。以健康空氣行動及綠色和平標準表格所提交的意見，均贊成採納一套更嚴格的新空氣質素指標。然而，其他個人表達的意見大多同意建議的新空氣質素指標。

## 公眾論壇

7. 在二零零九年十月十日的公眾論壇上，不少參加者關注本港空氣污染問題，並促請當局訂定清晰的時間表，推展空氣質素改善措施。對於更新空氣質素指標應以保障健康為主要考慮因素，參加者並無異議；但對於應否以分階段方法達致世衛空氣質素指引的最終目標，參加者的意見分歧。論壇收集到的意見摘要載於**附件 C**。

## 區議會和鄉議局

8. 全港 18 個區議會及鄉議局大致上贊成更新現有的空氣質素指標。區議會和鄉議局就此議題發言的成員，大多認為建議的新空氣質素指標和採用分階段的方法來逐步達致世衛空氣質素指引的最終目標，合理可取。整體而言，他們普遍贊成推行建議的空氣質素改善措施，以達致建議的新空氣質素指標。有成員關注措施會影響成本，例如電費、巴士票價，以及營商成本會增加。區議會和鄉議局部分成員認為，政府在決定未來路向時，應充分考慮措施對受影響商戶的衝擊、市民和持份者的接受程度，以及所需費用。至於建議的交通管理措施，有區內現正實施行人專用區計劃的部分區議員關注計劃影響區內商戶營業，對區內居民造成噪音滋擾，以及計劃所衍生的治安問題。此外，區議員對於重組巴士路線的建議意見紛紜。一般而言，區內有主要交通走廊的市區，相關區議會較贊成重組巴士路線，其他區議會則關注措施對區內居民構成不便。部分區議員提議提供更多票價優惠，以及改善巴士轉乘處的設備，以爭取受影響的居民支持重組巴士路線。

## 諮詢組織

9. 此外，我們諮詢多個諮詢組織，包括環諮詢會、可持續發展委員會、交通諮詢委員會、能源諮詢委員會和本地船隻諮詢委員會。各諮詢組織的成員普遍贊成建議。部分成員要求訂定清晰的實施時間安排，並相信政府部門同心協力，對推展跨政策範疇的措施至為重要。他們預期需要審慎訂定實施細則，因為部分措施涉及電力供應業界和運輸業界，會對社會有重大影響。他們亦要求當局與廣東當局加強合作，改善區域空氣質素。一些成員認為，政府在對付空氣污染方面需要更積極進取，發揮領導作用，並承擔所需費用，協助推行措施。

## 對特定問題的意見

10. 我們在諮詢文件重點提出九條特定問題，收集市民意見，以期為更新空氣質素指標和推行建議的空氣質素改善措施訂定最佳未來路向。下文撮述這些問題的主要回應。

## 更新空氣質素指標的需要

11. 社會有明確共識，認為應更新現行的空氣質素指標。部分回應者亦指出空氣污染會削弱香港作為金融中心的競爭力，以及對遊客和專業人才的吸引力。

## 保障公眾健康

12. 社會有明確共識，認為更新空氣質素指標應以保障公眾健康為主要考慮因素。一些醫療專業人員強調，兒童健康易因空氣污染而受損。商貿界部分業內人士同意需要保障公眾健康，但認為在更新空氣質素指標及推行必要的排放管制措施時，要注意是否切實可行，以及持份者和社會大眾的負擔能力。

## 以世衛空氣質素指引為基準並分階段達致最終目標

13. 大多數回應者認同新空氣質素指標應以世衛空氣質素指引及中期目標為基準，並贊同政府逐步收緊空氣質素指標，最後能採納世衛指引的最終目標。部分回應者(特別是環保團體和學者)持不同意見，促請政府立即以世衛空氣質素指引的最終目標作為新空氣質素指標，加強改善空氣質素的動力。另有意見指香港的環境質素不應落後於競爭對手，例如新加坡及內地城市。

## 建議的新空氣質素指標

14. 建議的新空氣質素指標除了粒子的指標之外，大都與歐洲聯盟的指標相若，所以大多數回應者滿意建議的新空氣質素指標；但部分回應者認為，就二氧化硫的 24 小時指標而言，本港應該可以採納高一級的中期指標。部分回應者亦提出應進一步收緊可吸入懸浮粒子(PM10)及微細懸浮微粒(PM2.5) 的 24 小時指標。一如上文所述，亦有意見促請政府以世衛空氣質素指引的最終目標作為新空氣質素指標。

## 定期檢討機制

15. 回應者普遍贊成需要設立定期檢討機制，但對檢討

次數意見紛紜。大多數回應者支持最少以五年為一個檢討周期，但部分回應者認為檢討應更頻密。部分回應者除就檢討次數提出意見外，亦提議把檢討列為法定要求，並由空氣及公共衛生專家組成的獨立機構進行。

### 建議的空氣質素改善措施

16. 回應者普遍贊成政府推行建議的空氣質素改善措施。鑑於建議措施尚在構思階段，主要持份者強調在制訂措施的實施細則後，當局需要進一步進行諮詢。部分回應者提議其他空氣質素改善措施，包括增加高污染車輛的牌照費，鼓勵車主早日換車，並把環保成效列為批出專營權予巴士公司的其中一個準則。

17. 此外，部分回應者強調需要有策略性的規劃、有效的優先次序安排，及在高層領導下督導落實建議的空氣質素改善措施，達致各決策局互相協調。另有意見指政府應按部就班，以“賞罰兼施”的方式，令污染者改變行為。有關建議改善空氣質素措施的意見撮要見**附件 D**。

### 推行建議措施的步伐

18. 大多數回應者希望建議的空氣質素改善措施盡早推行。部分回應者認為應即時推行技術經已成熟及較少爭議的措施，例如強制實施《建築物能源效益守則》、推廣植樹／綠化屋頂，以及家用電器能源效益標準。部分回應者要求就推行措施及最終達至建議的新空氣質素指標訂定時間表。

### 為清潔空氣付出代價

19. 大多數回應者表示願意為落實建議的空氣質素改善措施承擔費用。不少回應者認為，落實建議的改善措施的費用，應由各方(包括污染者、消費者和政府)共同承擔。相關行業，特別是運輸、航空及航海業界，希望政府資助以加快更換舊器材。

### 其他意見

20. 鑑於多項建議改善措施涉及不同範疇和界別，部分回應者認為，要早日推行措施，政界(包括政府、立法會議員、各大政黨及地區領袖)的勇於承擔，發揮領導作用並加強協調，至為重要。另有意見認為政府應以身作則，為改善空氣質素承擔更大責任，增加透明度，以及各決策局高層的互相協調。

21. 部分回應者指出，要改善區內及本港空氣質素，必須與廣東省政府更緊密合作。

環境局／環境保護署  
二零一零年六月

**諮詢期內舉辦/出席的簡介會**

**中央政策組**

關注小組會議

2009 年 9 月 4 日

關注小組會議

2009 年 10 月 21 日

---

**共 2 次會議**

**民間團體**

香港社區組織協會

2009 年 11 月 29 日

---

**共 1 次會議**

**區議會**

區議會會議 (各區區議會會議 1 次，

2009 年 9 月 1 日

區議會主席會議 1 次)

至 11 月 24 日

---

**共 19 次會議**

**環保團體**

環保團體聯繫會議

2009 年 10 月 22 日

健康空氣行動

2009 年 10 月 29 日

清新空氣行動的公眾諮詢會

2009 年 11 月 29 日

---

**共 3 次會議**

**工商組織**

香港英商會

2009 年 9 月 14 日

美國商會

2009 年 9 月 17 日

香港總商會

2009 年 9 月 25 日

商界環保協會

2009 年 9 月 28 日

香港中華總商會

2009 年 10 月 5 日

---

**共 5 次會議**

**立法會**

立法會環境事務委員會

2009 年 7 月 29 日

立法會環境事務委員會

2009 年 10 月 6 日

---

**共 2 次會議**

## **政黨**

自由黨

2009 年 9 月 8 日

公民黨

2009 年 10 月 9 日

民主建港聯盟

2009 年 10 月 12 日

民主黨

2009 年 11 月 9 日

---

**共 4 次會議**

## **電力公司**

香港電燈有限公司

2009 年 9 月 23 日

中華電力有限公司

2009 年 9 月 24 日

---

**共 2 次會議**

## **專業團體**

專業團體 - 工程及規劃界

2009 年 8 月 26 日

專業團體 - 醫學界

2009 年 8 月 28 日

香港工程師學會

2009 年 9 月 11 日

香港工程師學會 - 環境分部

2009 年 9 月 16 日

香港運輸物流學會 - 運輸政策委員會

2009 年 10 月 6 日

香港女工商及專業人員聯會

2009 年 10 月 15 日

香港環境影響評估學會

2009 年 10 月 29 日

香港兒科醫學會

2009 年 11 月 2 日

香港醫學會

2009 年 11 月 5 日

---

**共 9 次會議**

## **法定及諮詢組織**

新界鄉議局

2009 年 9 月 15 日

能源諮詢委員會

2009 年 9 月 22 日

交通諮詢委員會

2009 年 10 月 28 日

本地船隻諮詢委員會

2009 年 10 月 30 日

可持續發展委員會

2009 年 10 月 30 日

環境諮詢委員會

2009 年 11 月 9 日

城市規劃委員會

2009 年 11 月 13 日

---

**共 7 次會議**

## **智庫**

思匯

---

2009 年 9 月 25 日

**共 1 次會議**

## **運輸業界**

渡輪公司	2009 年 9 月 8 日
香港機場管理局	2009 年 9 月 30 日
專營巴士業界	2009 年 10 月 2 日
非專營巴士業界	2009 年 10 月 2 日
公共小型巴士業界	2009 年 10 月 6 日
香港航空服務營運商協會	2009 年 10 月 27 日
貨櫃碼頭	2009 年 11 月 2 日
的士業界	2009 年 11 月 2 日
貨車司機聯會	2009 年 11 月 17 日
貨車運輸業聯會	2009 年 11 月 6 日
車輛維修業界	2009 年 11 月 10 日
汽車供應商會	2009 年 11 月 12 日
	2009 年 11 月 18 日

**共 14 次會議**

---

**總共 69 次會議**

---

## 問卷調查結果

我們收到 1,716 份交回的填妥問卷，其中 1,182 份採用健康空氣行動(395 份)和綠色和平(787 份)擬備的標準格式。其餘是個人交回的諮詢文件問卷。交回問卷所載的回應摘要如下(當中第 I 組是健康空氣行動和綠色和平統籌的回應分項數字；第 II 組是個人回應分項數字)：

	同意		不同意		無意見／意見難以界定	
	I	II	I	II	I	II
組別						
需要更新空氣質素指標	85%	93%	7%	4%	8%	3%
以保障公眾健康為主要考慮因素	98%	92%	0%	5%	2%	3%
願意為清新空氣付代價	92%	67%	8%	26%	0%	7%

	同意		不同意		無意見／意見難以界定	
	I	II	I	II	I	II
組別						
參照世衛空氣質素指引訂立新的空氣質素指標及分階段達致世衛空氣質素指引	38%	68%	62% <sup>[1]</sup>	22% <sup>[2]</sup>	0%	10%

<sup>[1]</sup> 所有回應明確建議採用更嚴格的空氣質素指標或全面採用世衛空氣質素指引的最終目標。

<sup>[2]</sup> 其中 16% 明確建議採用更嚴格的空氣質素指標或全面採用世衛空氣質素指引的最終目標。

	同意		不同意		無意見／意見難以界定	
組別	I	II	I	II	I	II
建議的空氣質素指標可以接受	<1%	67%	95% <sup>[1]</sup>	24% <sup>[3]</sup>	5%	9%

	同意		不同意／建議增加檢討次數		不同意／建議減少檢討次數		無意見／意見難以界定	
組別	I	II	I	II	I	II	I	II
定期檢討空氣質素指標，最少每五年一次	40% <sup>[4]</sup>	66%	60% <sup>[5]</sup>	24%	0%	5%	0%	5%

	立即/現時		<=1 年		2 至 3 年	
組別	I	II	I	II	I	II
實施建議管制措施的時限	35%	22%	21%	13%	44%	15%

	>3 年		盡快		無意見／意見難以界定	
	I	II	I	II	I	II
	0%	4%	~0%	32%	<1%	14%

<sup>[3]</sup> 其中16%明確建議採用更嚴格的空氣質素指標或全面採用世衛空氣質素指引的最終目標。

<sup>[4]</sup> 71 項回應(佔第 I 組收回問卷總數 6%)亦建議每五年由獨立機構檢討一次。

<sup>[5]</sup> 624 項回應(佔第 I 組收回問卷總數 52.8%)亦建議每三年由獨立機構檢討一次。

## 公眾諮詢會的意見摘要

在 2009 年 10 月 10 日舉行的公眾諮詢會上，大部分參與者均對香港的空氣污染情況表示關注，並促請政府當局制訂清晰的時間表去推行建議的空氣質素改善措施。與會者均同意在更新空氣質素指標時，須以保障公眾健康為首要考慮因素，但對於是否以分期策略達致世衛空氣質素指引的最終目標，會上則意見不一。部分參與者建議就二氧化硫和可吸入懸浮粒子的 24 小時指標採用更為嚴格的標準。另有參與者則提出改善路邊和一般空氣質素的建議。現把諮詢會參與者的意見概述如下：

### **制訂新空氣質素指標的基本的考慮因素**

- 政府應以更佳保障公眾健康作為更新空氣質素指標的主要考慮因素。在更新指標時，預計會出現的超標次數或成本上升不應成為考慮因素之一。
- 有意見認為香港目前的空氣污染水平令不少人早逝和入院人數增加。新空氣質素指標可改善公眾健康，大幅減少入院人數。
- 政府應提供更多資料，尤其是有關空氣污染如何影響健康，以提升公眾對這議題的認識及關注。
- 政府亦可把可持續發展作為更新空氣質素指標的考慮因素。
- 政府應從宏觀角度進一步考慮新空氣質素指標對人類、植物及生態環境的影響。

### **參與者對建議的新空氣質素指標的看法**

- 對於構建新空氣質素指標的方法，參與者的看法不一。有些參與者同意以分階段方法達致世衛空氣質素指引的最終目標，有些則建議即時採納。
- 部分參與者建議政府在更新空氣質素指標時，應單以公眾健康作為考慮因素，而不應顧及是否有切實可行的空氣質素改善措施來達致新指標。
- 有參與者質疑，政府在制訂建議的新空氣質素指標時，以能否達標作為首要考慮因素。他們批評這樣做會分散公眾對空氣污染對健康

影響的關注。

- 政府必須讓公眾了解超出空氣質素指標對他們造成的不良影響，以及他們可採取何種行動去減低影響。
- 假如政府制訂嚴格的空氣質素指標，本地業界能會為本身的生存而找出具創意的主意和方法來符合此等標準。這些主意和方法可轉化為商機，有助推動本地的環保業發展。
- 部分參與者認為政府應提出全面改善空氣質素的方案。香港應制訂切合本地情況的空氣質素指引，而不是依照世衛的指引。

### **時間表**

- 政府應加快更新空氣質素指標，落實推行的時間表。

### **路邊空氣污染**

- 有些參與者關注路邊污染水平，尤其是可吸入懸浮粒子的濃度，十多年以來都持續超出相關的空氣質素指標。這反映在實行空氣質素指標方面欠缺監察和檢討制度。政府應設置更多監測站，並檢討空氣質素測試數據及管制措施。政府亦應考慮設立定期檢討機制。此外，新增的空氣質素測試數據有助市民更清楚明白管制措施的成效。
- 針對使用車輛及工業用燃油所帶來的污染，應提升它們的環保標準。

### **停車熄匙**

- 部分講者表示支持停車熄匙。這項措施可有效改善空氣質素，減少排放及對附近人士造成的滋擾。

### **鼓勵利用單車作為交通工具**

- 參與者普遍贊成增設單車徑。單車除可作消閒康樂活動外，亦是「零排放」的交通模式。
- 單車可作為市區和新界的交通工具，政府可參考東京及倫敦在使用單車方面的經驗，以便單車與行人共用通道。

- 除了改善空氣質素、單車還可以提倡健康及優質的生活。

## **低排放區**

- 部分參與者質疑為改善空氣質素而在旺角等繁忙地區設立低排放區的成效，擔心反會令交通擠塞的問題惡化。有意見關注到可能為該區市民及商戶帶來不便。
- 不過，部分參與者認為，由於這些地方人煙稠密，若然成功設立低排放區，可有效改善該區的路邊空氣污染問題。

## **減少二氧化硫排放**

- 為了減少二氧化硫的排放，部分參與者贊成建議電廠採用的天然氣去發百分之五十的電，並要求所有遠洋輪船使用超低硫柴油作燃料。
- 對於管制二氧化硫的排放，部分參與者認為世衛的中期目標 1 的標準過於寬鬆，並建議採用世衛的中期目標 2，以保障公眾健康。

## **環境影響評估**

- 有參與者關注到大型基建項目，包括鐵路和中九幹線等，在施工期間會排放大量空氣污染物。政府必須要求項目倡議人進行環境影響評估，然後才可施工。為保障市民健康，在妥當完成環評研究前，不得進行建築工程。

## **控制碳排放**

- 政府應推行宣傳及教育計劃，以鼓勵市民實踐低碳生活模式。
- 此外，政府應鼓勵市民更加注重節用能源，例如減少使用不必要的冷氣及電燈。

## 關於建議的第一階段空氣質素改善措施 的意見摘要

### 排放量上限及管制

#### (a) 增加本地天然氣發電比例至 50% 及增加減排措施

1. 鑑於這項建議措施可大幅減排，回應者普遍贊成。部分回應者倡議優先推行這項措施，藉此建立公眾對政府銳意改善空氣質素的決心。有人提出要注意措施對電費的影響，並希望盡量減輕影響。另有人要求政府提供資助，以便加快改善發電設施，並在財務上支援研究和應用可再生能源。有回應者認為在訂定發電業的排放總量時，應考慮未來電力增長需求和均衡的燃料混合比例，務求在合理的電力價格和低環境影響的大前提下，提供安全、可靠及高效的電力供應。
2. 電力公司整體上贊成這項建議措施，並要求充裕的籌備時間以作配合。

#### (b) 及早淘汰高齡／污染嚴重車輛

3. 回應者十分贊成更換高齡和高污染車輛，以改善路邊空氣質素。我們亦知悉他們關注相關費用(例如巴士票價)影響會對低收入家庭打擊最大。不少人建議政府提供資助或優惠，以舒緩措施對運輸業及市民所負擔費用的影響。另有意見認為政府應鼓勵市民多用公共交通工具及減少使用私家車。
4. 部分回應者(包括一些專業團體)對政府資助車主提早換車的意見表示保留。有人提議增加高污染車輛的牌照費，促使車主減少使用高污染車輛。至於專營巴士，有人提議政府考慮把巴士的環保表現列為批出巴士專營權的準則，鼓勵巴士公司轉用低污染巴士。
5. 在運輸業界(包括專營巴士公司)提供的意見中，他們一致認為政府應資助提早更換這些污染較高的車輛。有人認為一刀切地淘汰這些車輛，會造成不必要的資源浪費。其他意見如下：

- 與其資助購買新車，不如“回購”高污染車輛；
- 這項措施應推延至電單車；以及

- 引入新車前，政府應詳細研究新車在本港環境運作的性能。

(c) 推廣使用混合動力車／電動車或其他環保車輛

6. 一如提早更換歐盟 III 期商業柴油車輛的建議，不少回應者(特別是運輸業)認為政府應資助或提供經濟支援，以推廣環保車的使用，例如電動車。另有意見認為，當局應投放更多資源研發燃料電池車；而政府亦應帶頭購買環保車輛。

(d) 要求本地船隻使用超低硫柴油

7. 本地船隻和渡輪營辦商贊成此建議措施，但關注營運成本可能增加，技術可行性及使用超低硫柴油可能會損害現有引擎及其性能。另外，部分回應者建議把管制範圍擴至遠洋輪船。此外，有回應者提議：

- 為本地船隻提供資助或推行其他措施，抵銷超低硫柴油高於一般柴油的差價，協助船隻轉用超低硫柴油；
- 允許船東應用其他科技減少船隻(特別是舊船)的排放；
- 措施應只適用於新船；以及
- 漁船及高速船應獲豁免。

(e) 要求本地船隻採用脫硝裝置

8. 部分回應者認為應資助本地船隻加裝脫硝裝置。本地船隻和渡輪營辦商關注它對成本的影響、技術可行性、欠缺足夠空間加裝脫硝裝置、以及船隻排放的廢氣溫度過低，令裝置難以有效運作。

(f) 採用電氣化的空運地勤支援設備

9. 除了相關業界的回應者外，其他回應者對這項措施沒有特別意見。鑑於現時許多空運地勤支援設備(尤其是專門設備)仍未可能電氣化，業界提議當局允許使用其他低排放設備作替代。他們亦指出，除非政府提供實質的資助，否則措施並不可行。

(g) 管制非道路使用的車輛／設備的廢氣排放

10. 只有數名回應者對建議提出意見；他們主要是相關業界和專業團體。一般而言，業界贊成使用已發展成熟的裝置，以減少非道路使用的車輛／設備的廢氣排放，但認為當局應提供實質的資助。也有回應者認為這項措施應立即推行。

(h) 加強管制揮發性有機化合物

11. 只有一位回應者就此措施提出意見，提議政府加強管制在臭氧形成過程中反應活性較高的揮發性有機化物品種。

## 交通管理

(i) 設立低排放區

12. 不少人大致上贊成這項措施，但提議政府推行措施前詳細考慮公眾及相關商戶所受到的影響。有意見認為，在低排放區內，當局應給予執行特別或緊急任務的車輛、商戶和居民特別考慮。運輸業的回應者質疑這項措施對改善空氣質素的成效，因為污染可能轉至低排放區以外地區。他們希望當局訂定細則後再諮詢他們。

(j) 禁止汽車進入區／行人專用區計劃

13. 有區議員關注行人專用區計劃會對區內居民造成不便和滋擾，但部分回應者(包括專業協會)表示贊成。一名回應者亦提議以全面統合的方式為本港訂定世界級行人專用區計劃，並由一名政策局局長負責監督改善行人環境。

14. 運輸及汽車業的回應者則反對計劃，理由是這項措施只會令廢氣轉移到別區排放，無助改善空氣質素，並且對公眾及受影響車輛造成不便。部分專營巴士營運者倡議，日後的禁止汽車進入區／行人專用區計劃，設計上應容許集體運輸設施優先使用。

(k) 重整巴士路線

15. 運輸業不少回應者贊成建議措施。整體上，專營巴士營運者贊成建議，但指出建議最終能否落實，取決於區內受影響居民是否接受減少巴士服務班次。他們亦關注在無充分理由支持下減少巴士班次，會損害他們的盈利能力和競爭力。

16. 為消除區內市民的阻力，有回應者提議提供車費優惠，推廣巴士及公共交通轉乘計劃。有回應者憂慮騰出的路面可能為私家車佔用。亦有回應者提議政府成立中央統籌單位，領導及監督落實巴士路線重整。

## **基建發展及規劃**

### **(l) 擴大鐵路網**

17. 大多數回應者贊成建議措施，但一些客運行業憂慮過度擴張以鐵路為主的運輸系統，會影響其業務及從業員的生計。

### **(m) 連接主要公共交通樞紐的單車徑網絡**

18. 不少回應者認同單車可作為交通工具並且屬零排放，因而贊成把新發展區的單車徑網絡連接公共交通樞紐。部分回應者更認為措施應擴展至市區。不少人要求當局要以全面的策略，確保單車網絡設計完善及有管理妥當的單車停放處。另有意見認為，政府應指定一名政策局局長監督相關計劃。

## **提高能源效益**

### **(n) 強制實施《建築物能源效益守則》**

19. 回應者十分認同這項建議措施。部分回應者希望政府能有更大承擔，例如更換現有及新建政府設施所有低效益的照明裝置，限制商場的照明和空調水平，以及對過多的戶外廣告牌加以管制。有回應者提議由政府提供經濟及其他支援，提高住宅及商業樓宇的能源效益。

### **(o) 家用電器能源效益標準**

20. 一如對上的措施，各界廣泛認同這項建議。亦有意見認為政府應資助市民更換某些選定的家用電器，改用能源效益更高的型號。

### **(p) 交通燈／街燈使用發光二極管或其他效益相等的產品**

21. 回應者贊成建議措施。部分回應者認為，政府應投放更多資源研發使用發光二極管的設施或利用太陽能照明。有回應者提議在所有政府合約訂明採取節能措施，例如使用發光二極管，以及把公共屋苑和政府樓宇所有 T8 光管或白熾燈泡更換為節能照明設備。

### **(q) 推廣植樹／綠化屋頂**

22. 回應者贊成這項建議措施。部分回應者更提議日後發展項目時應

預留充足空間種植樹木，以及考慮資助私人樓宇的業主綠化屋頂。

(i) 為啓德發展區建設區域供冷系統

23. 回應者贊成建議。部分回應者提議把區域供冷系統推廣至其他大型發展項目，例如西九龍文化區、建議的新界東北發展區，甚至大型屋苑及私人商業／住宅發展項目。

## 其他空氣質素改善措施

24. 部分回應者提議下列改善空氣質素措施：

- 禁止汽車引擎空轉。
- 分階段更換私家車為石油氣車輛(或電動車、混合動力車)；擴展石油氣車輛計劃至輕型貨車，以及推行商業車輛(包括非專營巴士)使用壓縮天然氣或液化天然氣試驗計劃。
- 推行電車現代化；推行使用無軌電能巴士試驗；測試混合動力雙層巴士、以及電動的士、小巴和商業車輛。
- 引入電子收費技術，以減低收費廣場的污染，並推動電子道路收費加快發展。
- 原則上贊成把歐盟前期及歐盟 I 至 III 期車輛更換為歐盟 V 期車輛的建議，但由於建議對相關行業的財務影響甚大，應首先重點更換歐盟前期及歐盟 I 期車輛。
- 提早推行第二階段部分措施，包括：
  - 要求遠洋輪船使用低硫柴油；
  - 多採用可再生能源；
  - 在交通擠塞地區對車輛實施電子道路收費。
- 教育車主，令他們明白保養車輛的重要。
- 提升汽車維修從業員的技能。
- 加強對黑煙車的執法，並強調保養車輛的重要性。
- 為遠洋輪船提供岸上電源。
- 優化城市規劃，避免屏風樓，改善空氣流通。
- 與學校及相關團體合辦更多宣傳教育運動，提高公眾環保意識，鼓勵社區參與綠化及環保活動，促使個人改變生活方式。
- 為珠三角地區的港資工廠推行清潔生產計劃。
- 對付光污染。

25. 此外，本港若干關注團體提議處理地區性的污染問題，例如港鐵工程的沙塵污染、焚燒冥鍊產生的廢氣、煮食油煙及殯儀館排放的廢氣等等。