

2017年6月15日

資料文件

空氣質素指標檢討工作小組
空氣質素指標檢討進度

目的

本文件旨在向委員簡介空氣質素指標(「指標」)的檢討進度。

進度

2. 海上運輸、陸路運輸以及能源和發電三個專家小組共舉行了19次會議，提出了新空氣質素改善措施和討論在2025年實施相關措施的可行性，以期進一步改善空氣質素。實施措施的時間考慮到以現行的指標預期於2020年或以前大致達標，以及法例要求須每五年至少檢討指標一次。
3. 三個專家小組共建議了66項新空氣質素改善措施，並完成審議工作。這些措施涵蓋多個範疇包括使用清潔燃料(例如:船舶使用液化天然氣);運輸規劃/管理(例如舒緩道路交通擠塞的措施);城市規劃和設計(例如推動「行人友善」和「單車友善」環境);能源需求管理和使用可再生能源，增加使用風力發電和太陽能發電。
4. 在討論實施措施的可行性時，有些措施(共24項)已經在進行當中或有關部門正在考慮當中，以及可能在2025年或以前見到成效(即短期措施);有些措施(共4項)可於下一次檢討期間再作考慮(即中期措施);還有一些(共13項措施)需要更詳細規劃或進一步研究以確定在下一個檢討期間以後實施的可行性(即長期措施)。餘下的措施(共25項)則確認為不可行、不具改善空氣質素的效益或符合是次檢討範圍。各專家小組討論的要點綜述於下文各段。

陸路運輸

5. 陸路運輸專家小組審議了35項措施，歸類為以下類別：

- (a) 隧道的收費政策及模式；
- (b) 車輛尾氣排放系統維修保養；
- (c) 推動「行人友善」及「單車友善」環境；
- (d) 推動低排放的交通模式；
- (e) 運用智能運輸系統；
- (f) 土地及運輸基建規劃；
- (g) 管理路面空間；及
- (h) 其他建議。

6. 其中12¹項措施已被確定為短期措施，包括提高公眾對車輛維修保養意識的重要性；在現有的新市鎮和市區營造「行人友善」及「單車友善」的環境；智能交通系統的利用；土地利用和運輸基礎設施規劃；及管理道路空間（例如：檢討公共停車位的收費）。

7. 陸路運輸小組就著個別措施的審議結果載於附件 A。

海上運輸

8. 海上運輸專家小組審議了16項措施，歸類為以下類別：

- (a) 使用清潔燃料；
- (b) 技術性措施；
- (c) 節省燃料、能源效益及港口管理；及
- (d) 其他建議。

¹ 正就12項的其中兩項措施進行檢視，以確定是否可以由中期改為短期內實施；另有三項措施因應其推行程度，被確認為具有短期、中期及長期的實施可行性。

9. 在建議措施中兩項確定為短期措施，重點包括進一步收緊遠洋船在港停泊時使用的船用燃料含硫量上限至0.1%(現時的上限為0.5%)。有關建議已考慮到珠三角水域船舶排放控制區的管制措施將於2019年1月前分階段實施，以及國家交通運輸部將於2019年年底前決定是否進一步收緊珠三角船舶排放控制區的燃料含硫量上限。專家小組亦建議應該從珠三角的區域層面推展這項措施以免影響本港港口的競爭力。同時，政府會著手確定在亞洲地區內0.1%含硫量的船用燃料供應情況，並在推行這項措施之前評估措施對業界的影響。海上運輸小組就著個別措施的審議結果載於附件 B。

能源與發電

10. 能源與發電專家小組審議了15項建議措施，歸類為以下類別：

- (a) 建築物能源效益措施；
- (b) 使用可再生能源；
- (c) 發電燃料組合；
- (d) 發電機組的操作；
- (e) 新太陽能技術；
- (f) 使用生物燃料；及
- (g) 能源儲存。

11. 在15項措施中，有10項短期措施涵蓋四個類別（即建築物能源效益措施，使用可再生能源，發電燃料組合和發電機組的操作）。大部分的短期措施與政府致力減排的方向一致，並符合政府最近公佈的政策，例如「香港都市節能藍圖2015~2025+」及「香港氣候行動藍圖2030+」。在提高使用可再生能源方面，環境保護署（「環保署」）一直在發展轉廢為能的設施，包括利用污泥處理設施和即將落成的有機資源回收中心等廢物所產生的能源。能源與發電小組就著個別措施的審議結果載於附件 C。

其他污染源

12. 與此同時，環保署委託負責執行空氣質素指標檢討評估工作的顧問公司，研究上述三個專家小組討論範圍以外的措施。當中包括建築塗料的揮發性有機化合物含量、非路面流動機械、煮食油煙和航空業的排

放。視乎需要，顧問公司會接觸相關業界，在審議措施時評估措施在技術和財政方面的可行性、成本效益、以及業界反應等因素。

空氣科學與健康評估

13. 此外，空氣科學與健康小組已完成審議健康和經濟影響評估及空氣質素模型評估的方案和方法。在過去六個月期間，減排估算及空氣質素模型專責小組和健康和經濟影響評估專責小組召開了會議，並審議了相關的技術細節。而兩個專責小組一直就著檢討的評估方法對顧問提供指導。

工作展望

14. 工作小組尤其是空氣科學與健康小組將繼續推展檢討指標的工作，包括評估未來的空氣質素、健康和經濟影響，以及預期實施新空氣質素改善措施後和未來區域空氣質素的發展對收緊空氣質素指標的潛在空間。此外，環境局/環保署將在今年6月26日向立法會環境事務委員會報告檢討進度。我們將於今年第三季收集公眾對檢討工作的意見及了解市民對空氣質素指標的期望，然後會總結檢討。我們擬於今年11月向委員匯報檢討工作的進度。

徵詢意見

15. 請委員備悉以上文件內容。

**環境局/
環境保護署
2017年6月**

新空氣質素改善措施
陸路運輸專家小組

新空氣質素改善措施	審議結論
A. 隧道的收費政策及模式	
A1. 檢討隧道的收費政策及水平，達至紓緩交通擠塞，從而減少因隧道擠塞而造成的額外排放	運輸及房屋局已開展就三條過海隧道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。政府將於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。（長期措施）
A2. 考慮以全自動的收費系統取代現有系統	運輸及房屋局認為，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。（其他*）
B. 車輛尾氣排放系統維修保養	
B1. 建議使用功率機檢驗車輛尾氣排放	此建議並不符合成本效益，亦沒有充分的理據推行此措施。現時實施的廢氣測試及管制計劃已針對不同車種的黑煙排放問題，並已明顯地減少排放過量廢氣的車輛數目。現時只有少量車輛屬過量排放的車輛。若在年檢中強制加入功率機測試，將大幅增加測試的時間及額外費用。因此，有關建議將會較難得到足夠的公眾支持。（其他*）
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（或考慮以行車里數作為檢驗準則）	現時沒有充分的理據把私家車的檢驗年期，由車齡超過6年收緊至超過3年。此外，政府會繼續宣傳車輛維修保養的重要性。（其他*）
B3. 提供尾氣排放檢驗儀器，供中小型維修業界租用	此建議並不符合效益，亦沒有充分的理據推行此措施。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。這些服務比建議的措施更能幫助業界。其它地方也沒有類似的租借尾氣排放檢驗儀器措施。（其他*）
B4. 建立車輛尾氣排放系統的維修數據平台	當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，提供新

新空氣質素改善措施	審議結論
	型號車輛的維修和保養資訊。除此以外，環保署會繼續與職業訓練局、維修業界及汽車製造商合作，舉辦深受業界歡迎的講座及工作坊向業界分享汽車維修的經驗和資訊。(短期措施)
B5. 加強宣傳車輛維修保養的重要性	這是一項常規措施。政府會繼續加強宣傳車輛維修保養的重要性，令維修業界和車主理解妥善維修對減少車輛排放的好處。(短期措施)
C. 推動「行人友善」及「單車友善」環境	
C1a. 在現有新市鎮及市區推動行人友善環境(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	委員知悉政府在推動步行方面的工作，並就此提出了一些建議。政府會繼續致力推動行人友善環境，減少市民使用機動交通工具作短途代步的需求。(短期至中期措施)
C1b. 在新市鎮及新發展區推動行人友善環境(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	實際上，擬議措施是推行在新市鎮和新發展區的智能城市方案的一部分。一般而言，優化行人路接駁並沒有不能克服的問題和技術困難。然而，技術可行性和環境影響將會在規劃和詳細設計階段中作詳細探討。(長期措施)
C2a. 在現有新市鎮及市區推動單車友善環境，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)	委員知悉政府在推動步行方面的工作，並就此提出了一些建議。政府將繼續在新市鎮及新發展區推動「單車友善」環境。此措施屬於短期至中期性質。(短期至中期措施)
C2b. 在新市鎮及新發展區推動單車友善環境，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)	擬議措施是推行在新市鎮和新發展區的智能城市方案的一部分。技術可行性和環境影響將會在規劃和詳細設計階段中作詳細探討。(長期措施)
C3. 在海濱區建造單車與行人共享空間	註: 更新的評估有待專家小組委員作進一步確認。(長期措施)

新空氣質素改善措施	審議結論
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	陸路運輸專家小組於第四次會議討論後，同意將這項建議「行人優先」的精神加入C1項一併考慮。(其他*)
D. 推動低排放的交通模式	
D1. 在繁忙路段(如彌敦道)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	此建議並不可行。由於目前市面上的單層電動巴士的技術限制，現階段電動巴士尚未能達到可供本港大規模使用的地步以取代現時行駛的雙層專營巴士。專營巴士公司及乘客亦不會歡迎有關的建議。專營巴士公司近年推行的路線重組計劃及巴士轉乘的優惠計劃已有助紓緩繁忙路段的交通擠塞及減少路旁廢氣的排放。電動巴士的技術及配套設施仍未可支持有關的建議。(其他*)
D2. 推出單一路線電動車試驗計劃，將指定路線的現有車隊轉換為電動車	專家小組建議政府採取更主動和積極措施，一方面要加大建設相關配套設施的支援，另一方面也要主動尋找推動電動巴士的方法，令市場早日出現適合本港營運模式的電動巴士。專家小組建議政府成立專責小組，與專營巴士營運商一起確認適合在本港環境使用的電動車輛及其相關配置，才進行測試，以全面取替現有的專營巴士。雖然電動巴士/小巴在將來有被更廣泛地採用的潛力。但建議推行較大規模試驗電動巴士/小巴的計劃之前，應先透過試驗尋找合適的電動車型號，才再作考慮。(長期措施)
D3. 推動使用混合動力私家車	現時沒有充分的理據推行此措施。由於電動車技術已日漸成熟及沒有尾氣排放，推廣電動車較推廣混能動力車在改善空氣質素上有更大的益處。(其他*)
D4. 探討新能源車種的使用	基於天然氣/氫氣的爆炸性質及香港的高密度環境，我們不可能尋找到足夠合適的地點建立天然氣/氫氣加氣站及其儲存設施。因此，天然氣/氫氣車在

新空氣質素改善措施	審議結論
	香港是不可行的。政府將繼續留意市場上新能源汽車的發展。（其他*）
E. 運用智能運輸系統	
E1. 推出一站式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	(短期措施 - 暫定) (註:更新的評估有待專家小組委員作進一步確認。)
E2. 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	政府已推行此措施。運輸署會繼續通過「香港行車易」流動應用程式發布其轄下停車場空置泊車位的實時資訊。(短期措施)
E3. 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	委員大致認同要成功推行電子道路收費先導計劃,凝聚社會共識最為重要,並知悉政府將會進行深入的可行性研究,制訂更詳細的方案在下一階段供市民討論。(長期措施)
E4. 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)	政府一直從三方面發展智能運輸系統,即向公眾發放交通資訊,管制交通,以及支援交通執法。至於應用其它智能運輸系統的科技,則須就個別措施進行研究。(短期、中期及長期措施)
F. 土地及運輸基建規劃	
F1. 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	委員認為這措施長遠對改善交通及空氣質素有正面影響,並就此提出了一些建議。(長期措施)
F2. 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	委員知悉政府在地區層面和地盤層面改善空氣流通的工作,並就此提出了一些建議。政府會繼續這方面的工作。(短期措施)
F3. 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	專家小組知悉政府正就《香港2030+》進行評估,並希望在《香港2030+》完結後,政府會推展跨越2030年的鐵路及主要幹道的策略性研究。(中期措施)

新空氣質素改善措施	審議結論
F4. 為新發展區的居民提供低排放的交通模式	在發展新市鎮及新發展區時，構建低排放的交通模式是可行的，實際上政府已經在洪水橋及啟德發展區等項目積極考慮適合的環保運輸交通模式。 (長期措施)
F5. 加強推動巴士路線重組的地區宣傳	重組巴士路線，可令巴士資源運用更具成本效益，提高巴士網絡效率，以及改善空氣質素。然而，重組巴士路線會為部分乘客帶來不便，或者令乘客出行的習慣上帶來改變。政府認為廣泛的宣傳有利於巴士路線重組的諮詢工作及落實重組的建議，值得繼續推行。 (短期措施)
G. 管理路面空間	
G1. 增加較污染車種的首次登記稅，並以提高較污染車輛的牌照費用，控制車輛增長數目	(其他* - 暫定) (註:有關結論有待專家小組作進一步確認。)
G2. 加強打擊違例泊車	警方一直針對違例泊車黑點及其他地區交通問題進行地區性行動，並不時進行全港性執法行動，打擊違例泊車。 (短期措施)
G3. 檢討路旁停車位收費	(短期措施 - 暫定) 專家小組委員大致認同現時咪錶泊車位的收費水平甚低，因此有空間增加咪錶泊車位收費，以減少駕駛者在路上兜圈以等候咪錶泊車位，加劇部分道路的交通擠塞情況，但亦知悉有意見認為增加路旁停車位收費可能推高私人停車場的收費。 (註:陸路運輸專家小組將就是否將措施的可行性由中期改為短期作進一步確認。)
H. 其他建議	
H1. 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	(其他* - 暫定) (註:有關結論有待專家小組作進一步)

新空氣質素改善措施	審議結論
出更環保的選擇	確認。)
H2. 訂立使用更清潔車用燃料的目標/政策	政府會繼續推行全面的措施以減低汽車的尾氣排放，並會繼續留意國際上有關潔淨能源的發展，以期在切實可行的情況下採用最嚴格的車輛燃料標準及引入更潔淨的燃料。(其他*)
H3. 擴大現時低排放區的範圍及涵蓋至其他車輛種類	政府在制定政策的時候會考慮當時的技術發展，選擇最有效的措施，並繼續透過多管齊下的方式以改善路邊空氣質素。(其他*)
H4. 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	專家小組委員備悉政府在增加商用車輛泊車位方面的工作，並建議政府加強這方面的工作，增加商用車輛的泊車位數目，供職業司機長期及短暫停泊。(中期措施)
H5. 設立連貫快捷的公共交通專用道路網	(其他* - 暫定) (註:有關結論有待專家小組作進一步確認。)
H6. 檢討替換專營巴士的政策	(其他* - 暫定) (註:有關結論有待專家小組作進一步確認。)
H7. 設立基金資助區議會推行改善空氣質素的項目	現時沒有充分的理據推行此措施。公眾人士如欲推行有助改善空氣質素的創新項目，可以向「環境及自然保育基金」申請資助。(其他*)
H8. 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	這是一項常規措施。政府會繼續推廣步行、踩單車和使用公共交通服務。(短期措施)

註:*這些措施確認為不可行、不具改善空氣質素效益，或不切合現時檢討範圍之內。

新空氣質素改善措施
海上運輸專家小組

新空氣質素改善措施	審議結論
A. 使用清潔燃料	
A1. 研究於船隻上使用液化天然氣	政府應釐清在船舶上使用液化天然氣的技術要求及相關安全規例，並密切留意所有相關發展，為香港發展液化天然氣供應設施預先作規劃，並探討與珠三角地區合作發展液化天然氣的供應。（長期措施）
A2. 研究於船隻上使用生物燃料（如 B5 生化柴油）、燃料電池、液化石油氣、壓縮天然氣、甲醇、核能和再生能源，如風力和太陽能等	在可見的將來，這些替代燃料不太可能成為船用燃料的主流，但政府應密切注視相關的技術發展。（長期措施）
A3. 研究使用混能、柴油電力和電動船	在可見的將來，這些技術不太可能代替傳統的船隻推進技術。政府繼續留意相關的技術發展。（長期措施）
A4. 遠洋船停泊時須使用含硫量上限不超過 0.1% 的船用柴油	國家將設立珠三角船舶排放控制區，限制區內的船隻須使用含硫量不高於 0.5% 的船用燃料。國家交通運輸部會於 2019 年年底決定是否進一步收緊珠三角船舶排放控制區的燃料含硫量上限至 0.1%。（短期措施）
A5. 本地船隻泊岸時使用岸上的電力	僅適用於在碼頭停泊的船隻。部分本地船隻營辦商已實行有關措施。（短期措施）
A6. 內河船在碼頭停泊時使用岸電	由於碼頭的有限空間，以及內河船於碼頭短時間繫泊及運作流轉的運作模式，建議措施並不可行。（其他*）
A7a. 遠洋船泊岸時使用岸電（於郵輪碼頭）	就啟德郵輪碼頭安裝岸電系統，政府應繼續密切留意國際及區域間郵輪使用岸電的發展情況，以確保在適當時間就推動郵輪使用岸電採取行動。（長期措施）
A7b. 遠洋船泊岸時使用岸電（於貨櫃碼頭）	由於沒有足夠地方基建岸電系統設施、缺乏岸電系統的統一標準以及其他因素，建議措施對貨櫃碼頭而言並

新空氣質素改善措施	審議結論
	不可行。(其他*)
B. 技術性措施	
B1. 為本地船隻舷外引擎訂立排放標準	須詳細諮詢業界以確定執行措施的可行性。政府在推展有關措施前，會進行詳細的可行性研究，並充分諮詢業界對措施的關注和意見。(中期措施)
B2. 於本地船隻引擎上安裝排放消滅器件(例如粒子過濾器)以減低粒子排放	由於技術限制及額外成本的影響，預期在本地船隻上採用建議措施的空間非常有限。(其他*)
B3. 管制本地船隻引擎的氮氧化物排放	由於技術限制及額外成本的影響，預期在本地船隻上採用建議措施的空間非常有限。(其他*)
C. 節省燃料、能源效益及港口管理	
C1. 研究向遠洋船公司提供經濟激勵或抑制措施，鼓勵它們使用較環保的遠洋船進入香港	專家小組認為有關措施應從區域層面上推行，以提升措施的吸引力和成效。政府會與業界保持溝通，並尋求機會與珠三角區內其他港口合作推行經濟激勵措施。(中期措施)
C2. 優化港口運作效率以縮短遠洋船和內河船於貨櫃碼頭、內河碼頭及公眾貨物裝卸區的靠泊及作業時間	專家小組知悉香港海運港口局已就優化港口運作效率的措施進行廣泛討論。優化港口運作效率可能牽涉長遠的規劃，政府會密切留意香港海運港口局就優化港口運作效率的措施所進行的討論，並採納討論的結果以評估有關措施的減排潛力。(其他*)
C3. 遠洋船於香港水域內減速航行	鑑於海上交通繁忙及航海安全的考慮，建議措施並不可行。(其他*)
C4. 鼓勵學術界研究本地船隻在運作及保養方面的節省燃料和能源效益措施；及學術界和本地船運業界合作以制訂最佳作業指引及設立獎項，促進業界採用有關措施	政府應探討機會，促進本地船運業界和學術界的長遠合作，以推展建議措施。(長期措施)
D. 其他建議	
D1. 清理海面垃圾，使小型本地船隻運作更暢順	建議措施與減少本地船隻的排放並無直接關係，因此並無作進一步可行性評估。(其他*)
D2. 政府加快審批新船的過程	同上。

註:*這些措施確認為不可行、不具改善空氣質素效益，或不切合現時檢討範圍之內。

新空氣質素改善措施
能源與發電專家小組

新空氣質素改善措施	審議結論
A. 建築物能源效益措施	
A1. 鼓勵商界和非政府機構（例如大學及醫院）的持份者採取用電需求管理措施	為達到《香港都市節能藍圖2015～2025+》中訂定將香港的能源強度於2025年前降低40%的目標（以2005年為基準年），政府已推行此措施。實現該目標需要社會共同採取行動。為此，政府已按「4Ts」原則，即訂立目標（Target）、制訂時間表（Timeline）、開放透明（Transparency）、共同參與（Together），建立與建築環境相關的持份者對話的平台，探討推廣綠色建築的方法式，以及節能目標和措施。（短期措施）
A2. 對並未納入《建築物能源效益條例》的舊建築物，探討採用建築物能源效益措施	同上。（短期措施）
A3. 鼓勵主要電力用戶減少高峰期的電力需求，以減少燃煤機組為應付電力高峰需求的運作及排放	香港尚未有關於先進電量測計基礎設施技術的可行性的全面研究。政府和電力公司須就該技術在香港的應用進行更深入的研究和測試。（長期措施） （最新發展：根據2017年4月25日簽署的《管制計劃協議》，電力公司將有誘因引入按需求供電的計劃，以助減低2018年後的峰值負荷需求。）
B. 使用可再生能源	
B1. 鼓勵或提供誘因促使私人企業發展分布式可再生能源發電	為達致《香港氣候行動藍圖2030+》訂定的減排目標，於2030年前將碳排放量降低65-70%（以2000年為基準年），政府將帶頭以發展成熟和商業化的技術為基礎，推廣更廣泛、更大規模地應用可再生能源；並且繼續採取措施鼓勵私營機構投資發展分布式可再生能源發電系統，包括在與兩電簽

新空氣質素改善措施	審議結論
	訂的將於2018年後實施的《管制計劃協議》中引入回購電價和可再生能源證書計劃，鼓勵私營機構和公眾考慮投資可再生能源。（短期措施）
B2. 促進分布式可再生能源發電系統接駁電網	根據2018年後實施的《管制計劃協議》，政府已與電力公司達成協議改善分布式可再生能源發電系統接駁電網的安排。（短期措施）
B3. 鼓勵發展更多轉廢為能設施，例如廢物焚化爐、有機廢物處理廠等，以處置廢物的同時回收能源供地區使用	政府致力在來年推廣更大規模地採用可再生能源，包括風力、太陽能 and 轉廢為能的電力等發展成熟且商業上可行的技術。政府將分析香港是否需要額外的廢為能設施，以應付未來的廢物管理需要。（短期措施）
B4. 增加使用風力和太陽能發電	政府致力在來年推廣更大規模地採用可再生能源，包括風力、太陽能和轉廢為能的電力等發展成熟且商業上可行的技術。（短期措施）
C. 發電燃料組合	
C1. 以燃氣機組取代燃煤機組	政府已經與電力公司達成協議逐步減少燃煤發電，並使用更多的天然氣和非化石燃料。（短期措施）
C2. 考慮由內地輸入更多核電	核能將於2020年維持約佔燃料組合的25%，有關安排已平衡不同意見。（其他*）
D. 發電機組的操作	
D1. 提升燃氣機組的燃燒器，以改善燃料效益和排放表現	政府一直與電力公司探討提升現有的燃氣發電機組，以改善燃油效率和排放表現。（短期措施）
D2. 檢討燃氣發電機組的運作模式，以尋找進一步的減排潛力	電力公司已須盡量使用現有燃氣機組發電，以符合《技術備忘錄》和其他環保目標規定的排放限額。（短期措施）
E. 新太陽能技術	
E1. 探討「太陽能道路」概念，藉此推廣使用太陽能	因相關技術尚未成熟，擬議措施現時並不可行。（其他*）
F. 使用生物燃料	
F1. 研究把玉米芯、廢木卡板等（生物材料）廢料用作燃料	擬議措施已經實行。多個轉廢為能設施已經落成或正在計劃中，以將都市

新空氣質素改善措施	審議結論
	固體廢物的生物能源轉化為電力。 (短期措施)
G. 能源儲存	
G1. 研究以電動車作為電網的電力儲存裝置的可行性	因相關技術尚未成熟，擬議措施現時並不可行。(其他*)
G2. 研究使用舊電動車電池作為電網的電力儲存系統	因相關技術尚未成熟，擬議措施現時並不可行。(長期措施)

註:*這些措施確認為不可行、不具改善空氣質素效益，或不切合現時檢討範圍之內。