

環境保護署

合約編號 **CE 57/2006**
(EP) 檢討本港空氣質素指
標及制定長遠空氣質素管
理策略 - 可行性研究

附錄 **B**

公眾諮詢會報告

ARUP

B1 公眾諮詢會摘要

領域	公眾意見
空氣質素管理框架	<ul style="list-style-type: none"> 除了環境保護署和環境局外，仍需有跨部門的專家來監督空氣質素管理策略。 其它政府部門（例如運輸署和規劃署）也應該出席公眾諮詢會，表明他們知道在這個領域需承擔的責任。 在香港，提高我們的空氣質素迫在眉睫，必須採取行動。 有必要發展一個綜合空氣質素管理框架。 需要為技術和空氣管理策略兩方面建立一個定期檢討機制。 空氣污染對健康的影響應為首要考慮因素。該機制必須包含一個明確的問責制度。 與珠三角地區的合作是必須的。 需要考慮管制措施的成本和效益。
空氣質素指標	<ul style="list-style-type: none"> 香港需要一個清晰及以健康為本的空氣質素指標。 空氣質素指標中加入微細粒子(PM_{2.5})。 新的空氣質素指標應否考慮技術和經濟上的可能性。 經平衡健康風險、技術可行性、經濟因素以及許多其他政治和社會的因素後，訂立的中期目標是可接受的。 最終的空氣質素指引不應該以成本和技術成熟度為考慮因素。健康才是最主要的因素。 空氣質素指標中應包含溫室氣體。
時間表	<ul style="list-style-type: none"> 修改空氣質素指標迫在眉睫。 不清楚政府如何能自信的在達致 2010 年的減排承諾後，可以達到現行空氣質素指標。 即使能在 2010 年達到現行的空氣質素指標的要求，大多數對公眾健康的影響發生的水平遠低於現時指標。 如果太倉促的要達到目標，除了選擇有限外，可能引起的負面影響亦較大。給予準備時間是必須的，以便能掌握時機。在制定時間表時，要小心計劃。
實施策略	<ul style="list-style-type: none"> 儘管有些技術發展和建築物基建規劃需要時間，有些實施策略（如船舶燃料控制）可以即時實施，不需要等候諮詢結束。 需時半個世紀是太久了，應重新制定一個新的更有效的時間目標，來實施船舶的排放管制，跨境運輸管制，以及廢氣脫硫等等。 雖然中小企業對減少排放量的資源有限，但仍需要中小企業齊參與制定綜合控制策略。 應針對街道峽谷效應，以減少汽車排放的影響。 現在還沒有一個確定的時間表，顯示近期，中期和長期的控制策略。 建議的控制措施只是概念上的，還沒有實際實施的詳細資料。
對環境影響評估條例的影響	<ul style="list-style-type: none"> 由於引入了新的空氣質素指標，可能需要更新現有的環境影響評估程序。現時規劃的項目沿用現有的空氣質素指標來評估未來的排放量，落成時空氣質素指標可能已經更新了。 如果未來的環境影響評估項目是根據世衛組織的最終指標來評估，那麼以後就不能建造新路，因為它們將不能通過環評 空氣質素指標是一種指標，並不是標準。需要考慮是否應該為環境影響評估添加一個獨立的空氣質素標準。 如果環境影響評估是為了保護包括公眾健康在內的环境，那麼它的標準或指標就應該是量度對環境及公眾的健康影響。新的發展要考慮環境，公眾，甚至動植物。
教育和宣傳	<ul style="list-style-type: none"> 現在的空氣質素指標和空氣污染指數相關。而現時的通報系統未能傳達它的風

領域	公眾意見
	<p>險。在下一階段的研究中，考慮是否需要將空氣污染指數與空氣質素指標脫鉤，以及研究如何更好的傳達空氣污染帶來的風險。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 當新的空氣質素指標逐步實施時，要保留正確的健康影響描術。並向公眾準確表達對他們健康的影響。 • 應該推廣教育，讓公眾明白他們自身的責任。
控制措施	<ul style="list-style-type: none"> • 提高天然氣發電的比率，增加使用乾淨燃煤技術以及核能源來發電。 • 電力需求管理是改善空氣質素的一個重要環節。 • 應該遵守建築物能源效益守則來提高能源效益。 • 應該重組巴士路線來減少重疊路線。 • 爲了提高空氣質素，應該建造更多的單車徑。 • 應該把不准車輛進入區/行人專用區延用到更多的區域。