

可持續發展委員會就更佳空氣質素社會參與過程發表的報告 —
政府的回應

| 項目 | 建議 | 回應 | 進展 |
|----|--|--|-------------------------------|
| 1 | <p>根據路邊空氣污染的量度結果作為改善目標；並以減低適當地點的污染物濃度水平而非污染物排放量，作為努力的目標（第 4.8 段）。</p> | <p>在制定改善空氣質素的措施方面，政府的策略是減少污染源的排放，以達到改善一般和路邊空氣質素的目標。訂定減排目標是國際間慣常採納的空氣質素管理方法。</p> <p>我們現正參考世衛最新發表的空氣質素指引和其他國際做法，以檢討本港的空氣質素指標。檢討工作亦包括研究未來的空氣質素指標在評估一般和路邊空氣質素時是否應有不同的規定。這項檢討預計在二零零八年完成。</p> | <p>我們現正進行這項檢討，預期在二零零八年完成。</p> |
| 2 | <p>以顏色識別系統標示高度空氣污染日子，而政府和廣大市民應把目標定為減少某種顏色所代表的高度污染日子的數目。舉例來說，若採用紅色代表高度污染日子，則目標應定為在 x 年內把「紅色」的日數減至零（第 4.9 段）。</p> <p>遇上「紅色」日子，政府應適時發出通知，勸喻市民避免進行產生空氣污染物的活動，包括避免在某些區域</p> | <p>政府現行的空氣污染指數系統，是以顏色和指標代表不同的空氣污染水平。此外，我們亦向公眾提供忠告，提醒他們在空氣污染指數高企的日子裏可能受到的健康影響。</p> <p>為進一步改良現行空氣污染指數系統的操作，我們已委託本地大專院校具權威的學者檢討空氣污染指數系統。檢討的目的，是以保障市民健康為基礎，發展一套新的空氣污染指數系統，以便能適時把空氣污染對公眾健康的影響通知市民。這項檢討預期在二零零八年完成。我們及後會根據檢討所提建議修訂該系統，並研究在高度空氣污染日子應避免進行的活動。</p> | <p>我們現正進行這項檢討，預期在二零零八年完成。</p> |

| 項目 | 建議 | 回應 | 進展 |
|----------|--|--|--------------------------|
| | <p>駕駛私家車或使用非必要的電力和柴油設備。在「紅色」日子，應建議主辦機構延期舉行學校及高危人士團體的戶外活動，並規定市民在某些區域只能使用公共交通工具（第 4.10 段）。</p> | | |
| <p>3</p> | <p>盡快在中環、灣仔、銅鑼灣和旺角等擠塞地區（待討論後議定）實施道路收費（第 4.12 段）。</p> | <p>為紓緩交通擠塞與為改善環境而實施的電子道路收費計劃各有不同的目的，亦涉及不同的持份者和需要配合不同的收費策略。單從交通角度來看，我們認為並無有力的理據支持引入道路收費，尤其是在中環灣仔繞道投入服務之前。我們必須採取謹慎方法，處理公眾對未來引入這項措施的期望。海外經驗顯示，為紓緩交通擠塞而實施的電子道路收費計劃，必須提供有足夠容量的路線選擇，讓駕駛者可繞過收費區行走，才可以公平和有效地推行。就香港的情況而言，可供選擇的路線為中環灣仔繞道，但這條繞道在二零一六年之前都不會投入服務。正如委員會所指出，道路收費本身不能遏止路邊空氣污染。空氣質素指標檢討所得的初步結果一再證明，實施了道路收費的地區的路邊空氣質素，無疑會因車輛改用其他路線而得到改善，但這只是將問題轉移到其他地區。因此，純粹以環保為由，我們難有充份的科學理據支持引入這項措施。</p> | <p>我們會不時檢討引入道路收費的需要。</p> |

附件 A

| 項目 | 建議 | 回應 | 進展 |
|----|--|---|--|
| 4 | <p>檢討現行政策，以決定如何善用 32 億港元的撥款，協助運輸業界把現有車輛更換為符合歐盟最新標準的輕型、中型或重型車輛（第 4.13 段）。</p> | <p>這筆 32 億元的撥款，是政府為減少本地道路交通系統所造成的污染而推出的多項措施之一。這項計劃旨在鼓勵車主盡快把歐盟前期和歐盟 I 期的柴油商業車輛更換為符合最新車輛法定廢氣排放標準的型號。</p> <p>政府近期已把歐盟前期車輛的申請期限，由二零零八年九月底延伸至二零一零年三月底（即與歐盟 I 期柴油商業車輛的期限相同）。我們在延伸後的資助計劃期限屆滿時將會考慮其他措施，例如增加舊型車輛的牌費，以提供額外動力促使車主以較潔淨的車輛替代老舊車輛。我們在制定有關建議時，會全面諮詢受影響的界別。</p> | <p>截至二零零八年八月底，這項計劃已更換約 5 700 輛歐盟前期柴油商業車輛和 2 300 輛歐盟 I 期柴油商業車輛，資助撥款總額為 3 億 2 千 3 百萬元。</p> |
| 5 | <p>有需要時資助專營巴士(第 4.13 段)。</p> | <p>我們會繼續鼓勵專營巴士公司提早更換殘舊巴士，以及調動更多較潔淨的巴士行走繁忙道路。</p> | <p>---</p> |
| 6 | <p>探討使用更潔淨燃料的方案，例如輕型客貨車改用石油氣(第 4.13 段)。</p> | <p>現時，石油氣加氣網絡只能夠應付的士和小巴的需求。根據機電工程署在二零零一年完成的顧問研究，如將石油氣使用計劃推廣至柴油輕型客貨車及輕型貨車，所需的加氣槍總數約為 1 000 枝（即現有加氣槍的數目須增加 1.4 倍）。</p> <p>由於香港市區人煙稠密，要物色既符合安全要求，又可作興建額外的石油氣加氣設施的用地殊不容易。儘管如此，政府從二零零零年起實施一項長期政策，規定在新賣地計劃中出售的加油站和獲續期的加油站若符合安全要求，就必須提供石油氣加氣設施。我們會根據石油氣基礎設施的擴展進度，</p> | <p>位於元朗的非專用石油氣站將於會在二零零八年年底投入服務。同時我們計劃在二零零八／零九年度就葵涌和元朗的兩個氣站進行招標。</p> |

| 項目 | 建議 | 回應 | 進展 |
|----|--|--|---|
| | | <p>檢討這方案。</p> | |
| 7 | <p>在擠塞地點設立更多行人專用區和封閉道路(第 4.13 段)。</p> | <p>從二零零零年三月起，我們先後在超過 35 條街道實行人專用區計劃，又在七個地區(例如銅鑼灣百德新街和啓超道，以及九龍廟街和花園街)完成交通紓緩措施(例如收窄車路以提供較闊的行人路，以及設置減速平台以減慢行車速度)。闢設行人專用區有助改善有關地區的空气質素。不過，由於計劃涉及交通改道，而行車路線在實際上未能縮短，故此改道後交通一帶的空气質素會受損。</p> <p>近年，行人專用區的進一步發展因現有行人專用區內的街頭推廣活動、街頭表演、違例擴大店舖和宣傳活動等而受阻。鑑於這些街道管理問題，油尖旺區議會不支持把旺角區內三個行人專用區改為永久計劃，而要維持作試驗計劃。</p> | <p>雖然增設行人專用區存在若干限制，我們會繼續在繁忙地區確定適當的地點，以實施交通紓緩措施。</p> |
| 8 | <p>整合供市民使用的交通工具，例如在每天某個時段，減少無人使用或使用量只得一半的巴士路線(第 4.13 段)。</p> | <p>我們採取重整巴士路線網絡的策略，以提高網絡效率、疏導交通擠塞和減少環境污染。我們一直與區議會和專營巴士公司合作，謀求取消、合併、縮短路線，以及減少巴士班次，藉以減少巴士行程數目和改善巴士停站的安排，當中尤以在繁忙的路段為甚。</p> <p>通過這些努力，在一九九九年至二零零七年間，路面上行走的專營巴士一共減少了 109 架（在一九九九年和二零零七</p> | <p>我們繼續與專營巴士公司合作，就其路線發展計劃推行持續的措施。</p> |

¹ 比較二零零二年（當時專利巴士的數目高達 6 378 架）和二零零七年（當時專利巴士的數目為 5 889 架）的數字，縮減的巴士總數為 489 架。

| 項目 | 建議 | 回應 | 進展 |
|----|---------------------------------------|---|--|
| | | <p>年，專營巴士的總數分別為 5998 架和 5889 架)，巴士班次每天大約減少了 5700 班次，而在繁忙時間巴士在繁忙路段的停站數目，亦每小時減少了 4800 次¹。</p> <p>由於經已大規模進行重整巴士路線網絡，很多巴士路線的服務已經降至居民僅可接受的水平。因此，區議會強烈反對進一步重整巴士網絡的建議。此舉將會減少有關計劃的推行數目。我們會致力就公眾對巴士服務的需求，以及在有必要改善道路交通和環境之間取得平衡，並在可行情況下，就進一步重整巴士服務諮詢區議會。</p> | |
| 9 | <p>考慮在高度空氣污染日子限制使用某類車輛(第 4.13 段)。</p> | <p>在高度空氣污染日子限制使用某類型車輛是一項創新的理念。據我們所知，現時並沒有國家推行這項措施，而當中涉及的主要推行細節，例如何時作出限制和通知駕駛人士，以及限制歷時多久等，均非常複雜。我們會密切留意國際間會否和如何實施這項理念，以及它就解決空氣污染的成效。同時，我們正研究設立“低排放區”試點的可行性。有關試點將限制較舊的專營巴士進入一個交通流量甚高的地區。我們會藉此評估在本港設立“低排放區”的可行性、有關措施對改善路邊空氣質素的成效，並且對整體交通網路、公共交通服務和乘客的影響，以及公眾的接受程度。我們亦會顧及其他相爭的交通目的(例如為傷殘人士提供低地台巴士等)，並且研究把所有較舊的巴士調動到“低排放區”以外的地方，會否把路邊空氣污染問題轉移到現時不受影響的地區，或令到該地區的問題惡化。</p> | <p>我們正評估有否足夠數量的新巴士調配行走有關路線，以及根據更換舊型專營巴士的時間表，考慮最快可以推出試驗計劃的時間。</p> |

| 項目 | 建議 | 回應 | 進展 |
|----|--|---|---------------------------|
| 10 | 研究如何防止本港私營車輛到珠三角地區注滿劣質柴油，然後駛回本港(第 4.14 段)。 | 就車輛使用內地燃油所帶來的跨境空氣污染物排放問題，最佳的解決方法是在內地推廣使用較潔淨的成品油。從二零零八年一月起，廣東省已逐步在珠三角地區供應符合國 III 標準的車用成品油（相等於歐盟 III 期標準車用成品油），並預期在二零零八年年底前將供應擴展至區內各城市。廣東省亦正研究在二零一零年前提早推出國 IV 標準車用成品油的可行性。我們相信當兩地車用成品油的質量標準差距續步收窄後，情況將會進一步得到改善。 | --- |
| 11 | 推出政策，強制船隻(例如渡輪和私人船隻)使用低硫柴油，以便與本港陸上交通工具使用的燃料看齊(第 4.15 段)。 | 海上運輸系統亦可造成空氣污染，應該加強管制。其實，香港已一直履行有關國際公約所訂的責任，限制船舶釋放有害物質和船上使用的燃油的質量，以及規管船上焚化的操作。政府更從二零零一年起帶頭轉用超低硫柴油作為轄下所有船隻的燃料。另外，政府成立了一個跨部門工作小組，負責制訂策略，尤其在使用潔淨燃油上，以減少來自這個源頭的排放量。工作小組正研究本地渡輪使用超低硫柴油的可行性，很快便會進行試驗計劃，以測試有關技術是否可行。 | 我們正就推出試驗計劃作準備，以期在二零零九年完成。 |

| 項目 | 建議 | 回應 | 進展 |
|----|---|---|--|
| 12 | <p>強制規定新建及現有建築物遵守嚴格的建築物守則及規例，以杜絕不必要耗電和浪費能源的情況，並強制規定安裝高能源效益的設備及電器（第 4.17 段）。</p> | <p>現時，《建築物（能源效率）規例》對建築物的能源效益設計作出規定，當中訂明樓宇的「總熱傳送值」（即經建築物外殼傳送的熱量）須受限制。</p> <p>為進一步改善建築物的能源效益，以應付空氣污染問題和紓緩全球暖化，政府建議強制某些新建和現有樓宇必須遵守《建築物能源效益守則》。</p> <p>我們已在二零零八年三月完成為期三個月的公眾諮詢，而大部份收集到的意見均支持這項建議。我們正準備有關法例，以期在二零零九年提交立法會。</p> | <p>這項規例現正生效。</p> <p>我們正準備有關法例，以期在二零零九年提交立法會。</p> |
| 13 | <p>教育公眾勿浪費能源，例如在清晨時分應關掉街頭廣告燈（第 4.17 段）。</p> | <p>政府致力推廣提升能源效益和節約能源。我們會繼續以各類公眾教育、推廣和宣傳計劃，鼓勵公眾改善耗用能源的習慣。</p> | <p>我們會繼續舉辦各類型的計劃，向公眾推廣提升能源效益和節約能源。</p> |
| 14 | <p>鼓勵建築物業主關掉空置建築物內的照明及空調設備（第 4.17 段）。</p> | <p>政府一直推行各類型的社區活動和措施，以推廣節約能源，例如推廣有效的能源管理方法，包括關掉不需要的照明和電子設備。</p> | <p>我們會繼續舉辦各類型的計劃，向公眾推廣提升能源效益和節約能源。</p> |
| 15 | <p>透過獎勵，為電力公司提供誘因，促使電力公司與用戶團體合作，供應對環境破壞較少的能源（第 4.17 段）。</p> | <p>政府一直提供誘因，促使電力公司改善環保工作的成效。</p> <p>根據政府與兩間電力公司在二零零八年一月分別簽訂的二零零八年後的新《管制計劃協議》，電力公司的准許回報率會與</p> | <p>與中電和港燈簽訂的新《管制計劃協議》會分別從二零零八年十月和二零零九年一月起生效。我們</p> |

| 項目 | 建議 | 回應 | 進展 |
|----|--|---|--|
| | | <p>其排放表現掛鈎。如電力公司的排放量低於指定的排放上限，可享有獎勵；但如超出排放上限，則被施加罰則。新《管制計劃協議》亦加入了條款，鼓勵電力公司採用更多可再生能源。電力公司在可再生能源設施方面作出投資，可享有較高的准許回報率。我們亦會按照電力公司發電時使用再生能源的比例，給予獎勵。</p> <p>此外，我們亦會按照電力公司為其客戶進行能源審核的數目和實際節省的能源，給予獎勵。兩間電力公司均同意成立貸款基金，向非政府客戶提供貸款，推行在能源審核中提出的節能措施，藉以提高能源效益。它們亦同意成立教育基金，用於提高能源效益和推廣活動。</p> | <p>會留意其實施情況。</p> |
| 16 | <p>強制推行電力設備及電器環保標籤，並鼓勵市場推廣高能源效益的設備及相關服務；提倡建築物採用環保設計及建築方法；並引入非用電高峰時段用戶收費計劃（第 4.17 段）。</p> | <p>為推廣高能源效益產品，政府一直推行自願性的能源效益標籤計劃，其涵蓋範圍包括在家居和辦公室使用的電器和設備，以及車輛。這項計劃旨在向考慮產品的消費者提供產品的能源耗用量和能源效益評級的資料，以便他們在作出購買決定時可考慮這些因素，達到節約能源的目的。目前，這項計劃涵蓋 18 類家用電器和辦公室設備。</p> | <p>我們會留意強制性能源效益標籤計劃首階段的實施情況，並於今年稍後開始制訂第二階段的涵蓋範圍。</p> |

| 項目 | 建議 | 回應 | 進展 |
|----|----|---|---|
| | | <p>為進一步方便公眾挑選高能源效益電器及提升公眾對節約能源的意識，我們通過在二零零八年五月生效的《能源效益（產品標籤）條例》，推行強制性能源效益標籤計劃。這項計劃在首階段涵蓋三類產品，即空調機、冷凍器具和緊湊型熒光燈。我們會繼續擴大強制性能源效益標籤計劃的適用範圍，以涵蓋其他電器。</p> <p>為提升建築物能源效益，政府已在二零零八年三月三十一日完成就強制性實施《建築物能源效益守則》的三個月公眾諮詢。鑑於市民和各界持份者對建議普遍表示支持，我們現正參考有關意見擬備立法建議。同時，我們亦將繼續推廣《建築物能源效益守則》，提升公眾對節省建築物能源的認識，並與專業團體合作，推動有助提高建築物能源效益和節能的良好措施。</p> <p>就非用電高峰時段用戶收費計劃而言，兩間電力公司已為家居用戶推出分級累進收費制度，即電費會因應用電量的上升而增加，目的是鼓勵用戶節約能源，以期更好地保護環境。</p> | <p>我們正準備有關法例，以期在二零零九年提交立法會。</p> <p>我們會繼續留意有關發展。</p> |

| 項目 | 建議 | 回應 | 進展 |
|----|--|--|--|
| | | <p>中電亦推出了分時段特惠收費，例如為使用晚間儲熱水箱的家居用戶提供電費優惠，以及為大量用電客戶、高需求用戶和使用儲冰式冷氣系統的用戶提供適用於其他時段的電費，而費用會較「高峰」時段的為低，以推廣在「非高峰」時段用電。這樣有助推遲電力公司加建新發電設施的時間表，從而達到有效用電這項長遠目標。</p> | |
| 17 | <p>本港各界養成節約用電的習慣（第 4.19 段）。</p> <p>通過發放教育信息，與用戶團體合作，研究在本港使用更多可再生能源的方案，並由政府以身作則，務求公務員及公營設施在運作上遵守環保原則，以達致這項目標。</p> | <p>政府致力以身作則推廣提升能源效益。</p> <p>以二零零二至零三年度的操作環境作為比較基礎，經過各政策局和部門的努力，政府在二零零六至零七年度經調整後的總用電量較二零零二至零三年度下調大約 7%。我們能夠達致這個減幅，是通過各政策局和部門推行各項節約能源的內務管理措施和節能計劃。</p> | <p>我們會繼續努力，改善政府內部的能源效益和節約能源。</p> |
| 18 | <p>鼓勵員工採取更節能和環保的做法，以及建立節能和環保的文化(第 4.22 和 4.23 段)。</p> | <p>政府致力推廣能源效益及節能，並已在二零零八年五月和六月去信各商會，呼籲商會和其會員採用具能源效益的電器，以及推行良好的內務管理措施以加強節能。我們亦在二零零八年九月舉辦了座談會，向各商會代表和其員工介紹有關的節能技術和措施。另外，我們又成立了「香港節能網」和製作了多款小冊子，為公眾提供各節能科技的資訊。同時，我們亦透過不同措施，例如執行清新空氣約章，以及編製和發表環境工作報告，在政府內部推廣環保習慣和文化。</p> | <p>我們會繼續在政府內部和向公眾(包括僱主和僱員)推廣節能和環保措施。</p> |

附件 A

| 項目 | 建議 | 回應 | 進展 |
|----|--|---|--|
| 19 | <p>加速減低零售和製造業產品產生的揮發性有機化合物排放（第 4.24 段）。</p> | <p>揮發性有機化合物排放是引致光化學煙霧的其中一項成因。政府已實施《空氣污染管制（揮發性有機化合物）規例》，並在二零零七年四月至二零一零年一月期間，分階段實施管制建築漆料、印墨和六大類指定消費品的揮發性有機化合物排放。這些要求與加州採用的標準，即國際上最嚴格的排放標準一致。</p> <p>我們正考慮把這項規例擴展至適用於其他產品，包括非建築塗料、黏合劑和密封劑。</p> | <p>我們正密切留意市場狀況，以確保這項規例能夠有效減低揮發性有機化合物的排放。與此同時，我們現就擴展規例至適用於其他產品的建議諮詢持份者，以期在二零一零年或之前實施進一步的管制。</p> |
| 20 | <p>強制使用工業柴油的飲食業、建造業及港口業轉用超低硫柴油（第 4.25 段）。</p> | <p>為進一步減少工商業的排放，政府在二零零八年六月制訂了一項規例，強制有關運作使用超低硫柴油。這項新規例已從二零零八年十月起生效。香港是世界上少數規定所有工商業工序採用超低硫柴油的地方。</p> | <p>我們會密切留意這項規例的實施情況。</p> |
| 21 | <p>繼續與廣東省商討如何解決區域性空氣污染問題，並盡可能分享知識和資源，而在訂立二零一零年後的空氣質素指標時更應如此（第 4.27 段）。</p> | <p>政府會繼續與廣東省當局合作，以改善區域空氣質素。</p> <p>特別是香港和廣東省已逐步落實《管理計劃》下的一系列措施，以減少發電廠、車輛和工業源的排放。廣東省方面亦在推行《管理計劃》中期回顧研究報告內建議的強化減排措施，以期在二零一零年或之前達致雙方共同訂定的減排目標。雙方政府亦會就二零一零年以後的減排安排，包括訂定未來的減排目標展開討論。</p> | <p>我們會繼續加強與廣東省的合作，以改善區域空氣質素。</p> |

| 項目 | 建議 | 回應 | 進展 |
|----|---|--|-----------------------|
| 22 | 研究空氣污染，尤其是路邊空氣污染，及其對健康的影響，以便向市民提供如空氣污染來源（包括本港和區域源頭）及性質的資料，並解釋空氣污染對本港社會及經濟的影響，讓市民作出正確的選擇，並視乎需要改變工作及生活方式（第 4.28 段）。 | <p>政府與委員會同樣十分關注空氣污染對公眾健康的影響。我們多年來均委託醫學界的專業人士進行不同範疇的醫學研究，包括一般和路邊空氣污染對健康的影響²。</p> <p>我們正根據其他國家採納的最新空氣質素指標，包括世衛公佈的新空氣質素指引，以及有關空氣污染對健康影響的最新科學證據和數據，以檢討本港的空氣質素指標。我們亦已委託本地大專院校具權威的學者檢討空氣污染指數系統。檢討的目的，是以保障市民健康為基礎，發展一套新的空氣污染指數系統，以便能適時把空氣污染對公眾健康的影響通知市民，以及建議在高度空氣污染的日子應避免進行何種活動。我們預計在二零零八年完成這兩項檢討。</p> | 我們正進行檢討，以期在二零零八年完成。 |
| 23 | 制訂一項整體和全面的實施計劃，當中包括向環保署和其他負責落實措施的政府政策局和部門給予所需的權力和資源（第 4.30 | 我們正通過空氣質素指標的檢討工作，制訂一項整體和全面的實施計劃，以進一步改善香港的空氣質素。檢討工作預計在二零零八年完成。 | 我們正進行這項檢討，以期在二零零八年完成。 |

² 我們曾委託不同機構就空氣污染對健康的影響進行以下研究：

- (a) 「空氣污染對公眾健康的短期影響」－一九九七年九月由香港中文大學編製；
- (b) 「空氣污染對公眾健康的短期影響－跟進研究」－一九九八年二月由香港大學編製；
- (c) 「從經濟角度看一般空氣污染對公眾健康影響的研究」－一九九八年四月由EHS顧問有限公司編製；
- (d) 「空氣污染對公眾健康的短期影響－APHEA 2 研究」－一九九九年五月由香港大學編製；
- (e) 「道路交通有關的空氣污染對健康的短期影響及相關成本」－二零零二年三月由香港大學及香港中文大學編製；
- (f) 「空氣污染對香港及倫敦全科醫生診症的影響的比較研究」－二零零三年八月由香港中文大學編製；
- (g) 「評估香港有毒空氣污染物的量度數據」－二零零三年十一月由香港科技大學及香港中文大學編製；以及
- (h) 「評估香港有毒空氣污染物的量度數據－延續研究」－二零零六年二月由香港科技大學、香港中文大學及思匯編製。

| 項目 | 建議 | 回應 | 進展 |
|----|-----|----|----|
| | 段)。 | | |

環境局
二零零八年十月