

二零零五年一月二十一日
討論文件

立法會環境事務委員會

二零零五年施政綱領 環境運輸及工務局的政策措施

引言

1. 剛公布的二零零五年施政綱領列載政府的新措施和持續推行的措施。本文件闡釋二零零五年施政綱領中涉及環境運輸及工務局內有關環境範疇的措施。本文件也報告二零零四年施政綱領所載有關環境範疇措施的推行情況。

二零零五年施政綱領

有利環保的發展

新措施

2.1 措施

參考公眾諮詢結果，擬備計劃，推行淨化海港計劃第二期。

說明

自淨化海港計劃第一期於二零零一年底全面完成後，海港水質得到顯著改善。昂船洲污水處理廠現時每日為 140 萬立方米污水（即海港污水總量約 75%）提供化學處理，並阻截約 600 公噸污水淤泥流入我們的海港。為處理餘下的 25% 未被處理而排出海港的污水，及應付海港區域長遠發展的需求，當局於二零零四年就淨化海港計劃第二期的未來路向，進行了為期五個月的公眾諮詢。由於得到市民的支持，我們會於二零零五年擬訂計劃，分階段落實淨化海港計劃第二期工程，以達致施政報告所述－在二零一三年提供足夠能力處理維港兩岸二百八十萬公噸污水的目標。為此，我們會以最優先的次序，從速裝設優先消毒系統以改善荃灣泳灘的水質，及興建耗時最久才能完成的深層隧道。政府亦會訂出更明確的第二期乙執行時間表，以表明我們落實第二期乙的決心。由於執行計劃第二期必然會帶來巨大的經常性開支，所以我們必須同時按下文新措施第 2.4 段所述，根據污染者自付的原則，檢討現時的污水處理收費計劃，以減低營運污水處理設施（例如淨化海港計劃第二期）所涉及的政府補貼。否則，有關補貼最終將需要由納稅人承擔。

2.2 措施

制訂行動時間表，以落實《斯德哥爾摩公約》內有關規管持久性

有機污染物的條款。

說明

規管持久性有機污染物的《斯德哥爾摩公約》，已於二零零四年十一月十一日起適用於香港。《公約》旨在禁止或取締某些危險化學品的生產及使用，以保障人類健康及保護環境。香港特區目前首要工作是制定一套實施計劃，以便中央政府將其納入中華人民共和國國家實施計劃的一部分，在二零零六年十一月前一併提交公約秘書處。實施計劃應包括：

- (一) 評估目前和預測未來持久性有機污染物的排放量，並列成概覽；
- (二) 評估有關法例和政策的成效；以及
- (三) 按公約的規定，制定管理持久性有機污染物的策略及推行時間表。

2.3 措施

諮詢公眾和業界有關施行強制性能源效益標籤的計劃，以便消費者選擇具能源效益的設備。

說明

機電工程署一直在擴大自願參與的能源效益標籤計劃，以涵蓋更多類別的家庭電器及辦公室設備。這計劃透過為消費者提供各類產品的能源消耗量及效益資訊，以便他們在購買時可作出精明選擇，從而達到節約能源的目標。這計劃現涵蓋共 16 種家庭電器及辦公室設備，包括雪櫃、冷氣機、洗衣機、電動乾衣機、慳電膽、儲水式電熱水爐、電飯煲、抽濕機、電視機、電子鎮流器、影印機、多功能辦公室設備、鐳射打印機、液晶顯示器、電腦及住宅用即熱式氣體熱水爐。部份電器及設備，例如雪櫃和冷氣機等，其能源效益標籤的滲透率已十分高，現時正是合適時機，進一步考慮強制規定所有該類型電器及設備均須取得及標示能源效益標籤，讓消費者更全面掌握各品牌的電器或設備的能源效益表現。此舉亦有助提高新被納入計劃的電器或設備〔如電腦和電子鎮流器等〕的標籤滲透率。政府會在二零零五年年中編製諮詢文件，就將自願性標籤制度轉為強制性執行，徵詢市民和業界意見。

2.4 措施

按污染者自付的原則，檢討現時的污水處理收費計劃，以期達到公平分擔污水處理服務的支出。

說明

政府自一九九五年起實施污水處理收費計劃。多年以來，政府為一般家庭及各行業提供污水處理服務，只收回約五成經常性營運成本。近年，政府亦未能達到向 30 種須繳交工商業污水附加費(附加費)的行業收回全部污水處理服務成本的目標。另一方面，需繳付附加費的行業(特別是飲食業)對釐定附加費的基準及有關上訴機制多次表示不滿。為貫徹污染者自付的原則，以及減低納稅人隨著多項新污水處理設施落成而須承擔的補貼，我們計劃於本年度展開收費計劃檢討，以期達到公平分擔污水處理服務的支出。

2.5 措施

在環保工業政策下，擬訂推動和促進回收再造業發展的措施。

說明

土地對環保業的蓬勃發展非常重要，我們會物色更多土地，專供回收商競投。此外，政府已在屯門第 38 區預留 20 公頃土地興建回收園，回收園第一期將於二零零六年年底投入運作。政府部門會帶頭為環保產品創造市場，採取環保採購政策。政府亦會制訂政策，為回收指定產品(如廢輪胎)推行「產品責任制」的計劃。長遠而言，我們必須考慮訂立回收法例，實行循環經濟。

2.6 措施

根據家居廢物源頭分類試驗計劃的結果，推廣一個全港性的源頭分類運動，鼓勵家庭於源頭將家居廢物分類，以提高回收量和減少廢物。

說明

此計劃的目的是鼓勵居民在家中把廢物分類，及透過於樓宇各層設置廢物分類設施，更方便居民在源頭將廢物分類。每個屋苑把已分類的可回收物料，直接賣給回收商，這樣會擴闊回收網絡，為居民及回收商減低成本及增加回報，令回收流程得以持續發展。此外，由於有更多廢物會轉往回收再造，而不是送往堆填區處理，整體社會亦會因而獲益。

2.7 措施

加強與廣東省合作，改善珠江三角洲的空氣質素。由二零零五年開始聯合監察整個地區的空氣狀況，並商討進一步加強兩地的排放管制措施。

說明

為改善整個珠三角區域的空氣質素，在一九九九年至二零零二年期間，香港環保署聯同廣東省環保局進行了一項區域空氣質素研

究，以分析各工商業污染源頭的比重，以及對區域空氣污染的直接和間接影響，以助訂立污染管制措施的優先次序。

完成該項研究後，香港特別行政區政府與廣東省政府在二零零二年四月達成共識，雙方會盡最大努力，在二零一零年年底或之前把區域內的二氧化硫、氮氧化物、可吸入懸浮粒子和揮發性有機化合物的排放量，以一九九七年為參照基準，分別減少 40%、20%、55%及 55%。如能達到上述目標，不但能使香港達到現行的空氣質素指標，還會大大改善整個珠三角區域的空氣質素和區內的煙霧問題。

為了達到上述減排目標，粵港政府於二零零三年十二月制訂了“珠江三角洲地區空氣質素管理計劃”（下稱「管理計劃」），並且在粵港持續發展與環保合作小組（下稱「合作小組」）之下成立了珠江三角洲空氣質素管理及監察專責小組，跟進該管理計劃下的各項工作。

合作小組於二零零四年十二月二十二日在香港舉行第五次會議，討論了兩地在二零零四年執行管理計劃的進度，以及雙方在明年的詳細工作計劃。

在會議上，雙方同意粵港兩地的環境保護部門將於二零零五年第一季度啟動一個覆蓋整個珠三角地區、擁有 16 個監測站的區域監測網絡。有關的聯合數據中心將根據網絡的運行情況，盡早向公眾公布監測結果。

在合作小組下亦將會成立一個新的專題小組，由廣東省經濟貿易委員會、香港環境運輸及工務局，以及兩地的相關部門組成，負責向珠三角區的工商業推廣公眾教育，鼓勵節能和低污染生產技術。合作小組議定的二零零五年詳細工作計劃載於 **附件 A**。

我們會向本地電力公司訂出排放總量上限，在政策上貫徹盡量使用天然氣發電的要求，及發展可再生能源。

2.8 措施

就廢車胎推行產品責任計劃，促進有關人士再用或循環再造廢車胎，以減少棄置於堆填區的車胎數量。

說明

由於廢車胎是一類難以循環再造，又或是再造成本高昂的廢物，目前本港甚少循環再造廢車胎，不少數量的廢車胎被棄置於堆填區。故此，我們擬就廢車胎推行產品責任制，有關的費用收入將用作處理及支援廢車胎再用或循環再造行業。就各方案的成本效益及對業界人士影響的評估研究已接近完成階段，我們現正考慮研究結果。我們計劃於二零零五年第二季展開公眾諮詢，於二零

零六年年底前就廢車胎實施產品責任制。

持續推行的措施

2.9 措施

鼓勵兩家電力公司進行具生產規模的風力發電試驗計劃，藉此向公眾示範及評估這種技術；並繼續推廣再生能源的應用。

說明

兩家電力公司興建具生產規模的風力發電渦輪，以作公眾示範及進行評估之用的試驗計劃，已取得進展。

香港電燈公司(港燈)參考過風力數據後，建議在南丫島興建一座具生產規模的風力發電渦輪。有關計劃的環境影響評估已告完成，並獲當局批准。港燈現正全力推行計劃，並預期該渦輪可於二零零六年初投產。中華電力有限公司(中電)現正就選址方案進行篩選，並會在篩選完成後監測風力數據。中電的計劃可望於二零零七至零八年度完成。

2.10 措施

物色可予採用的可行技術，以期在本港發展先進、具成本效益和環保的大規模廢物處理設施。我們會就方案諮詢公眾。

說明

應政府的邀請，本地及外國機構已經就綜合廢物處理技術提交意向書，我們並已成立一個主要由非官員組成的諮詢小組，研究收到的不同技術，我們將會在二零零五年第二季就可在香港採用的技術諮詢公眾。

2.11 措施

繼續落實污染者自付的原則。我們會對拆建廢物實施廢物處置收費計劃。這項計劃可提供經濟誘因，鼓勵減少該等廢物和把廢物分類，以便再用或循環再造。

說明

為建築廢物處置收費計劃提供法律基礎的《2004年廢物處置(修訂)條例》已於二零零四年七月二日獲立法會通過。而釐訂建築廢物處置收費計劃的執行細節的兩套附屬法例經已於二零零五年一月初獲立法會通過。我們正積極地為落實計劃作各項必須的預備工作，包括升格現有的廢物處置設施、設立篩選分類設施、試驗運行及教育與宣傳。該計劃可望於二零零五年夏季正式實施。

2.12 措施

繼續尋找在外地循環再用本地惰性拆建物料的機會。我們已經在二零零四年三月三十一日與國家海洋局簽訂《香港廢棄物跨區傾倒管理工作合作安排》，奠定在內地海域處理本港惰性拆建物料的基礎。我們會繼續與建造業和有關當局合作，在內地物色可循環再用本港這類物料的土地開拓工程。

說明

我們正積極與內地當局磋商實施細節，以期在互惠互利的情況下，於二零零五年開始在內地的土地開拓工程循環再用本港的惰性拆建物料。我們會繼續就此事與有關當局和建造業合作。

2.13 措施

致力與廣東省政府共同施行地區空氣質素管理計劃，包括研究為香港和廣東省的發電廠設立排污交易試驗計劃，以期善用資源，在同一空氣域減少廢氣排放，改善珠江三角洲地區的空气質素。

在二零一零年或之前，尋求把珠江三角洲地區四類主要空氣污染物的排放量降至使香港達到現行的空氣質素指標的水平。

說明

合作小組於二零零四年十二月二十二日的會議上，討論了兩地在二零零四年執行管理計劃的情況。兩地在管理計劃下所實施的措施和進度，分別載於**附件 B 及 C**。

合作小組亦為設立《珠江三角洲火力發電廠排污交易試驗計劃》（下稱「試驗計劃」）的工作定出時間表，以期於二零零六年年中向兩地政府匯報研究結果，並於二零零六年第三季度，向粵港各有關電廠介紹試驗計劃的細則，讓有意參與試驗計劃的火電廠物色交易伙伴和擬定排污交易合約。

2.14 措施

推行資助計劃，鼓勵車主以石油氣或電動小巴取代柴油小巴。

說明

我們在二零零二年八月開始推行資助計劃，鼓勵車主早日以石油氣或電動小巴取代柴油小巴。在該項計劃下，公共小巴車主如以石油氣或電動小巴取代其柴油小巴，可分別獲發 60,000 元或 80,000 元的一筆過資助。至於私人小巴，車主如以石油氣或電動小巴取代其柴油小巴，則可獲豁免首次登記稅。到目前為止，接近 80% 的新登記公共小巴是石油氣小巴；全港已有約 30% (約 1 300 輛) 的公共小巴使用石油氣。

2.15 措施

推行為歐盟車輛廢氣排放標準生效前登記的重型柴油車輛安裝催化器的資助計劃，並在安裝計劃完成後，以法例規定所有這類型的車輛必須安裝這種裝置。

說明

柴油車輛是本港路邊空氣污染的主要源頭，尤其是歐盟前期（即在一九九五年四月前首次登記）的柴油車輛，這類車輛所造成的污染，比符合更嚴格排放標準的新柴油車輛嚴重。為了改善路邊空氣質素，我們須採取措施，減低歐盟前期柴油車輛的廢氣排放量。我們在二零零一年完成為歐盟前期輕型柴油車輛安裝微粒消滅裝置的資助計劃，並於二零零三年十二月規定這類車輛必須安裝上述裝置。

我們並於二零零二年年末開始，為歐盟前期重型柴油車輛推行類似的安裝計劃。計劃已於二零零四年年末完成，在合資格參與計劃的車輛中，約九成（32 000輛）已安裝微粒消滅裝置或柴油催化器。至於另外約3 300輛須長時間在空轉引擎狀況下運作的歐盟前期重型柴油車輛（例如混凝土車），加裝催化器的工作將於二零零五年年中開始，並於二零零五年年末或之前完成。安裝計劃完成後，我們會規定這類車輛必須安裝上述裝置。

2.16 措施

我們正落實推行新自然保育政策，包括就管理協議和公私營界別合作改善方案推行試驗計劃，以期更有效地達到自然保育的目標，特別是加強保護私人土地上具重要生態價值的生境。

說明

我們在二零零三年進行了為期三個月的公眾諮詢。經考慮所收到的意見後，我們制訂了更全面的自然保育政策，目的是要更有效地達到自然保育的目標，特別是加強保育私人土地上具重要生態價值的地點。我們在二零零四年十一月十一日公布該新政策及其推行計劃。新政策內容包括—

- （一）訂定新的政策聲明，更明確地闡釋有關的理想和政策目標；
- （二）採用計分制，以評估不同地點在生態方面的相對重要性，從而擬訂須優先加強保育的地點清單；
- （三）在選定的 12 個須優先加強保育的地點，推行與土地擁有人簽訂管理協議，以及公私營界別合作這兩項新保育措施的試驗計劃。在這方面，環境及自然保育基金委員會已同意撥出 500 萬元，用以推行管理協議的試驗計劃。我們現正邀請各界遞交撥款申請和公私營界別合作試驗

計劃的建議；

(四) 繼續實施和加強現行的自然保育措施；

(五) 把濕地諮詢委員會歸併為環境諮詢委員會轄下的自然保育小組委員會；

(六) 加強自然保育的公眾教育和宣傳工作；以及

(七) 進一步研究設立自然保育信託基金。

我們會監察新政策的推行情況，並在兩三年後進行檢討，評估管理協議和公私營界別合作這兩項新措施的成效。

二零零四年施政綱領

有利環保的發展

新措施

3.1 措施

鼓勵兩家電力公司進行具生產規模的風力發電試驗計劃，藉此向公眾示範及評估這種技術；並繼續推廣再生能源的應用。

進度/現況

這是一項二零零五年施政綱領會持續推行的措施。請參考上文第 2.9 段。

3.2 措施

就可予採用的可行技術諮詢公眾，以期在香港發展先進、具成本效益和環保的大規模廢物處理設施。

進度/現況

於二零零五年施政綱領中，這是一項持續推行的措施，請參閱上文第 2.10 段。

持續推行的措施

3.3 措施

致力與廣東省政府共同施行地區空氣質素管理計劃，包括為香港和廣東省的發電廠設立排污交易試驗計劃，以期善用資源，在同一空氣域減少廢氣排放，改善珠江三角洲地區的空气質素。

在二零一零年或之前，盡力把珠江三角洲地區四類主要空氣污染物的排放量降至使香港能達到現行的空氣質素指標的水平。

進度／現況

在二零零五年施政綱領中，這些是持續推行的措施。請參閱上文第 2.13 段。

3.4 措施

繼續落實「污染者自付」的原則，並計劃在二零零四年對拆建廢物實施廢物處置收費計劃；這項計劃可提供經濟誘因，鼓勵廢物產生者減少該等廢物和把廢物分類，以便再用/循環再造。

進度/現況

於二零零五年施政綱領中，這是一項持續推行的措施，請參閱上文第 2.11 段。

3.5 措施

推行試驗計劃，測試乾濕廢物分類法的經濟效益及配套安排。試驗計劃在二零零四年首季完成後，我們會檢討這種廢物回收方式的可行性及成本效益，並決定未來路向。

進度/現況

乾濕廢物分類試驗計劃，由二零零三年四月至二零零四年七月在四個屋苑推行。參與計劃的住戶把廢物分為乾、濕兩類廢物。清潔工人把兩類廢物收集，放置在屋苑的垃圾收集站，然後由食物環境衛生署的承辦商把乾廢物運往港島東廢物轉運站進行分類。經分類的乾廢物會售予回收商。收入用作抵銷把廢物分類的開支。雖然此計劃有效地改善回收率，但成本太高。

在汲取乾濕廢物分類試驗計劃的經驗後，我們在二零零四年八月推出為期一年的廢物源頭分類試驗計劃。計劃共有 13 個位於港島東區的屋苑參加，即有約三萬七千個家庭和十二萬人參與，至今，計劃的反應令人鼓舞。

3.6 措施

為期三個月的公眾諮詢在二零零三年十月中結束。經考慮所收到的意見後，我們制訂了更全面的自然保育政策和建議推行計劃，目的是要更有效地達到自然保育的目標，特別是加強保育私人土地上具有重要生態價值的地點。

進度／現況

我們已於二零零四年十一月十一日公布新自然保育政策及其推行計劃。新政策的目的是更有效地達到自然保育的目標，特別是加強保育私人土地上具有重要生態價值的地點。在制訂新自然保育政策的過程

中，我們已把在公眾諮詢期間所收到的意見考慮在內。(關於新自然保育政策的更詳細資料，請參閱第2.16段。)

3.7 措施

推行資助計劃，鼓勵車主以石油氣或電動小巴取代柴油小巴。

進度／現況

在二零零五年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第2.14段。

3.8 措施

推行為歐盟車輛廢氣排放標準生效前登記的重型柴油車輛安裝催化器的資助計劃，並在安裝計劃完成後，以法例規定所有這類型的車輛必須安裝這種裝置。

進度／現況

在二零零五年施政綱領中，這是一項持續推行的措施。請參閱上文第2.15段。

3.9 措施

尋找在外地循環再用本地惰性拆建物料的機會。我們會繼續與建造業和有關當局合作，在內地物色可循環再用本港這類物料的土地開拓工程。

進度／現況

於二零零五年施政綱領中，這是一項持續推行的措施，請參閱上文第2.12段。

3.10 措施

因應國際專家小組所提議方案所進行的試驗和研究結果，就淨化海港計劃餘下各期的未來路向諮詢公眾。

進度／現況

落實淨化海港計劃餘下各期是一項二零零五年施政綱領的新措施。請參考上文第2.1段。

環境運輸及工務局
二零零五年一月

**珠江三角洲空氣質素管理及監察
2005 年工作計劃**

| 時間 | 工作 |
|-----------|--|
| 2005 年第一季 | <ul style="list-style-type: none"> • 就珠江三角洲經濟區於 2006 年推行相當於歐盟 III 期車輛排放標準的準備及執行工作，進行技術交流活動。 • 收集區內各城市於 2006 年推行相當於歐盟 III 期車輛排放標準的具體工作安排及執行時間表。 • 依據《區域監測網絡質控質保手冊》及《區域空氣質素監測網絡數據使用及管理指引要點》內有關操作、質控質保、數據管理及使用的要求，開始運作區域空氣質素監測網絡。 • 設於廣東省環境監測站的聯合數據中心及設於香港環境保護署的質量保證中心，將配合區域監測網絡的啓用，同時投入運作。 • 就珠江三角洲經濟區對主要污染源在線監測的準備、執行及質量保證工作，進行技術交流。 |
| 2005 年第二季 | <ul style="list-style-type: none"> • 進行第一次實地考察，評估粵港兩地空氣污染防治措施的具體落實工作進展。 • 完成制訂區內燃煤燃油電廠在線連續監測的技術要求。 • 就珠江三角洲經濟區於 2006 年推行相當於歐盟 III 期車輛排放標準，制訂全區的相關協調安排及執行時間表，並提請有關部門審批。 • 就控制氮氧化物主要污染源的措施，向兩地政府提出建議。 |
| 2005 年第三季 | <ul style="list-style-type: none"> • 進行第二次實地考察，評估粵港兩地空氣污染防治措施的具體落實工作進展。 • 兩地環境監測部門將於 2005 年 10 月提交 2005 年 1 至 6 月的《珠江三角洲地區空氣質素聯合報告》及《區域監測網絡運行情況報告》，供專責小組審議。 |
| 2005 年第四季 | <ul style="list-style-type: none"> • 完成《2003 年珠江三角洲地區空氣污染物排放清單》。 |

| | |
|----|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • 依據《編製手冊》的方法，覆核及修訂 1997 年及 2001 年《排放清單》。 • 就編製 2004 年《排放清單》擬定工作安排。 • 完成《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃 2005 年年度報告》。 |
| 其他 | <ul style="list-style-type: none"> • 按實際需要，就充分利用區域監測網絡數據作專題分析研究及利用區域監測站作為專題項目監測平台，進行討論及建議專題研究項目。 • 就落實執行區域監測網絡的質控質保工作，安排人員進行技術交流和培訓。 • 就落實執行《編製手冊》內的有關工作，安排人員技術交流和培訓。 |

**《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》
香港特區的強化防治措施**

| 措施 | 實施時間表 | 進度 (至 2004 年年底) |
|---------------------------|---|---|
| 鼓勵使用清潔燃料小巴取代柴油小巴 (已開始) | 由 2002 年起向柴油小巴車主提供優惠,鼓勵車主以石油氣或電動小巴取代其柴油小巴 | 由 2002 年 8 月起推出資助計劃,現有 1,412 輛石油氣小巴及 1 部電動小巴。新登記的公共小巴約有八成是石油氣小巴。資助計劃將於 2005 年底完結。 |
| 要求歐盟前型號柴油車輛加裝微粒消滅裝置 (已開始) | 由 2002 年起,資助歐盟前型號重型柴油車輛加裝微粒消滅裝置 | 已在 2002 年 12 月開展分階段計劃,資助全港歐盟前型號重型柴油車輛自願安裝催化器。安裝計劃於 2004 年底完成,已有超過 3 萬 2 千多部車輛安裝了催化器。 此外,所有歐盟前型號專利巴士均安裝了催化器,減少粒子排放。 |
| 收緊車用燃油標準 | 2005 年初收緊汽油標準至歐盟 IV 型標準 (車用柴油質量標準已在 2002 年 4 月起收緊至歐盟 IV 型標準) | 有關修訂已於 2005 年 1 月 1 日起生效。 |
| 加強油站的氣體回收裝置 | 2004 年提交法例,規管油站必須回收加油時排放的氣體 | 規例已提交立法會,並期於 2005 年第一季度實施。 |
| 收緊車輛廢氣排放標準 | 2006 年起實施歐盟 IV 型車輛廢氣排放標準 | 現正就法例修訂進行前期工作。 |
| 減少印刷工序、油漆和消費產品的 VOC 排放 | 提交法例,要求含 VOC 產品附有 VOC 含量標籤 其後逐步引入法例,以減少高 VOC 含量產品的使用,並訂定印刷工序的 VOC 排放標準 | 已就註冊及標籤法例完成為期兩個月的公眾諮詢。正在研究收集到的公眾及業界意見,以期在 2005 年內開展草擬法例。 計劃在實施註冊及標籤法例後進行檢討,並制定下一步措施。 |

| 措施 | 實施時間表 | 進度 〔至 2004 年年底〕 |
|----------|---|--------------------|
| 減少發電廠的排放 | 訂定有效及靈活機制〔可包括排污交易〕控制發電廠的 SO ₂ 、NO _x 和 RSP 排放總量，務求令它們的排放量於 2010 年或之前達標 | 正與香港兩家電力公司商討未來路向。 |

《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》
廣東省政府的強化防治措施

| 措施 | 實施時間表 | 進度 〔至 2004 年年底〕 |
|-----------------|---|--|
| 使用清潔能源 | 大力降低能耗，2010 年前建立安全、穩定、經濟、高效、清潔的多元化能源生產和供應體系 | 正進行中。 |
| | 建設 LNG 主幹線及相關工程，2005 年建成一期 300 萬噸/年，2009 年建成二期總規模達 600 萬噸/年及一批 LNG 電廠 | 預期第一期工程將在 2006 年完成，並於同時投入惠州大亞灣、深圳東部、深圳前灣及廣州珠江四家 LNG 電廠 |
| | 2005 年前完善 500 千伏雙回路環形核心網架，確保西電東送 | 5 交 3 直西電東送主輸送通道今年能提前完成 |
| 限制燃料含硫量 | 限制含硫量高的燃料，2005 年酸雨控制區燃油和燃煤含硫率控制在 0.8% 以下 | 正進行中。 |
| 減少燃煤燃油發電廠的排放 | 2005 年前，沙角電廠、黃埔、台山、珠海等電廠計劃建設煙氣脫硫裝置 | 已完成脫硫的發電機組有沙角 A 電廠#5 機組、深圳西部電廠#4、5、6 機組、廣州恒運、廣州瑞明，其他機組脫硫正在實施中。 |
| | 2007 年前 12.5 萬千瓦以上燃油燃煤機組全部要採取脫硫措施 | |
| 控制工業鍋爐、工藝過程中的排放 | 城市市區內逐步淘汰 2 噸/時以下的燃煤鍋爐，其他大中型工業鍋爐須安裝脫硫設施或清潔燃燒技術，減少排放 | 正進行中。 |
| | 繼續分批淘汰各類二氧化硫或煙塵污染嚴重的生產工藝和設備 | 正進行中。 |
| 減少油漆的 VOC 排放 | 2003 年前淘汰以二甲苯等揮發性有機化合物為主溶劑的塗料 | 已完成 |

| 措施 | 實施時間表 | 進度 〔至 2004 年年底〕 |
|---------------|--|---|
| 減少機動車尾氣 污染 | 2005 年前開始建設區域的快速輕軌交通體系，建設廣州南部地區快速路、深圳深平快速幹道等中心城市快速路 | 《珠江三角洲區域城際快速軌道交通線網規劃》已於 2003 年 8 月上報國務院審批 |
| | 發展綠色交通。區域內主要城市開展清潔汽車行動計劃，鼓勵使用清潔燃料，發展電車，積極推廣使用先進的清潔能源汽車 | 深圳 - 所有公交車輛須使用含硫量低於 500ppm 柴油、引入含硫量低於 500ppm 車用柴油、推行機動車環保分類標誌管理制度 廣州 - 禁止摩托車使用市區特定路段、引入含硫量低於 500ppm 車用柴油 |
| | 新增的機動車排氣須達標。加強在用車的年檢和上路抽檢，強化在用車的監督管理，確保區域內城市機動車尾氣達標率在 2005 年達到 90%以上 | 深圳 - 要求新登記車輛符合國 II 型排氣標準、所有新登記公交車輛須符合國 III 型排氣標準 |