

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)547/08-09(01)號文件

檔號：CB1/PS/3/08

環境事務委員會

改善空氣質素小組委員會

2009年1月13日舉行的會議

關於《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》的 背景資料簡介

目的

本文件載述《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》(下稱"《管理計劃》")的資料，並概述環境事務委員會(下稱"事務委員會")提出的意見和關注事項。

引言

2. 香港的空氣質素與其他現代大城市相若。市區最迫切的問題是空氣中的微粒和氮氧化物濃度偏高，除了對市民造成滋擾外，亦對他們的健康構成影響。本港人煙稠密、高樓大廈阻礙街道的空氣流通及市區街道車輛(尤其是柴油車輛)密集，加上珠江三角洲(下稱"珠三角")地區的大氣污染情況，這些因素均導致空氣質素惡化。

《管理計劃》

3. 為改善整個珠三角地區的空氣質素，在1999至2002年期間，環境保護署聯同廣東省環保局進行了一項區域空氣質素研究。該項研究的目的是分析不同工商業污染源頭的相對比重及其對區域空氣污染造成的直接和間接影響，據此訂立空氣污染管制措施的優先次序。研究結果指出，在1997至2010年期間，珠三角地區的經濟活動、人口、電力需求和行車里數分別會增加150%、20%、130%及180%。就排放總量而言，在區域空氣污染方面，香港約佔5%至20%，而內地珠三角經濟區則佔80%至95%。基於珠三角地區的經濟不斷發展，儘管雙方政府繼續推行現有改善措施，仍未能有效改善區內廣泛的空氣污染現象。為此，香港特別行政區政府(下稱"香港特區政府")與廣東省政府在2002

年4月達成共識，雙方同意盡最大努力，以1997年為參照基準，在2010年或之前把區內的二氧化硫、氮氧化物、可吸入懸浮粒子和揮發性有機化合物排放量，分別減少40%、20%、55%及55%。在2003年12月，粵港政府共同制訂了《管理計劃》，以期達到上述減排目標，並且在粵港持續發展與環保合作小組之下，成立了珠江三角洲空氣質素管理及監察專責小組(下稱"專責小組")，負責跟進《管理計劃》下各項工作。

事務委員會進行的商議工作

4. 事務委員會一直密切監察紓緩區域空氣污染問題的進展。由於香港的空氣質素越來越受珠三角地區急速的經濟及工業發展所影響，委員認同香港特區政府無法獨力解決有關問題。他們對於能否達致減排目標亦不感樂觀，因為內地許多工業活動均沒有依從環保法例的規定進行。因此，委員認為專責小組必須克盡職分，跟進《管理計劃》下的各項工作。政府當局亦應向市民解釋其制訂的減排目標所依據的準則，以及達致該等目標的方法。政府當局應採用更科學化的方法(例如衛星照片及遙距監察)預測污染情況，更準確地追蹤污染源頭，藉以加強管制。

5. 在2008年1月，事務委員會聽取當局簡介《管理計劃》的《中期回顧研究》。該項研究顯示珠三角經濟區在2010年的經濟活動、人口、用電量和行車里數，將較1997年的水平分別增加509%、56%、158%和319%，遠遠超出在2002年所作的假設。雖然上述研究的結果顯示，香港已朝着達致2010年的減排目標邁進，但廣東方面仍有需要提出更多措施，以達致有關目標。在《管理計劃》下香港特區政府及廣東省政府採取的強化措施的最新進展，分別載於**附錄I及II**；至於就珠三角經濟區建議的額外管制措施，則載於**附錄III**。為了繼續監察達致2010年的減排目標的進展，委員認為粵港雙方必須每半年向事務委員會提交報告。

立法會秘書處
議會事務部1
2009年1月9日

附錄 I

		2 484 57.1%
		36 500
I IV		I IV 2 892

	30%	2 800
) () (
	IV	IV
	IV	
		V

	V	
	IV	IV
	V	3.5
	V	
		/
VOC	VOC	/
	VOC	(
	VOC) VOC
VOC	VOC	VOC
	SO ₂ NO _x	()
RSP		677

		() 350
		335 800

	GDP	0.771 2.93% 13% LNG 1. 119 /
		2. LNG 300
	300	LNG 300 / 370 /

	/ 600 /	700 / 11
	500	
	0.8%	0.7% 0.8%
	30 70% 35%	二零零七 二零一零 9 660 7 100 二零零七

		1 600 二零零八 3 600 二零零九 1 900 (見附表三)
		14 200 30
	12.5	1 000

		1.5
	2 /	2 /
	2 /	<hr/> 8 532 4 371 94.13%
		4 000
		2 500

		3 000

VOC		VOC
	VOC	
		144 200 /
		<p>—</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>III</p> <p>III</p> <p>3 223</p> <p>6 924</p> <p>III</p> <p>—</p> <p>-</p> <p>LPG</p>

		<p>6 400 LPG</p> <p>80%</p> <p>16 000</p> <p>LPG</p> <p>- LPG 27</p> <p>-</p> <p>III</p>
	<p>100%</p> <p>90%</p>	<p>II</p> <p>III</p> <p>III</p> <p>III</p> <p>41 470 9 719</p> <p>-</p>

		<p>—</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>41 300</p> <p>6 230</p>
	IV	
	V	
		/
		<p>—</p> <p>—</p>

		III
	III	III III <hr/> 41 III III

:

•

•

•

•

•

•

•

•

VOC

VOC

VOC