

2010年5月5日立法會會議 「改善空氣質素」議案

進度報告

目的

立法會在2010年5月5日通過由甘乃威議員提出並經余若薇議員及何秀蘭議員修正的「改善空氣質素」議案。議案全文見附件A。本報告旨在向議員匯報議案涉及的工作進展。

以保障公眾健康列為政府當局處理空氣污染問題的首要政策目標

更新本港空氣質素指標，並承諾作定期檢討

2. 就空氣質素指標檢討建議的新空氣質素指標和空氣質素改善措施進行的公眾諮詢經已在2009年11月底完成。我們已經已在2010年6月28日的立法會環境事務委員會會議中向議員匯報檢討空氣質素指標公眾諮詢的結果。由於空氣質素指標檢討所建議的空氣質素改善措施涵蓋廣泛的範圍，包括發電廠、車輛、船隻、交通及運輸管理、及提升能源效益等，其中許多措施是複雜及具有爭議性的。我們需要多一些的時間，就如何落實空氣質素改善措施和更新空氣質素指標的最佳方案訂定全面的策略。

3. 與此同時，我們正在採取積極行動，引入進一步措施，以減少主要污染源的排放。在這方面，我們已經擴大了管制主要會引致光化學煙霧形成的含揮發性有機化合物產品，並開展了一項新的補貼計劃，鼓勵提早更換歐盟II期柴油商業車輛。我們還就實施建築物能源效益守則和引進禁止車輛引擎空轉開始了立法程序，及擴展強制性能能源效益標籤計劃至其他消耗能源的產品。此外，我們正準備在啓德發展區實施區域供冷系統以提供高能源效率的空調服務，進一步收緊發電廠的排放上

限；於本財政年度設立一項金額為三億港元的「綠色運輸試驗基金」，以鼓勵早日引進綠色運輸科技，及對非路面流動污染器械引入廢氣管制措施。

檢討‘沙塵暴’事件及改善預警機制及警示訊號，並確立跨部門機制，處理空氣污染指數‘嚴重’的情況

4. 繼本港在 2010 年 3 月 21 日至 23 日期間受到一股前所未見而來自蒙古及華北一帶的遠方沙塵暴影響，令空氣污染指數達到‘嚴重’水平（空氣污染指數為 201 至 500）後，我們經已與相關政策局及部門共同檢討應對機制。我們經已在 2010 年 5 月 11 日向立法會環境事務委員會改善空氣質素小組委員會報告如下的檢討結果

(a) 監測嚴重空氣污染事故

環保署利用轄下的空氣質素監測網絡，持續監測本港空氣質素。該署每小時公布即時的一般空氣污染指數及路邊空氣污染指數，同時提供空氣污染指數預測，並在其下網頁及互動錄音系統（2827-8541）提供有關資料。環保署亦透過政府新聞署，每小時向傳媒發放最新的空氣質素資料報告。

(b) 通報及應對機制

如有嚴重空氣污染事故發生，或認為可能即將出現沙塵引致高空空氣污染指數情況，環保署會按需要發布新聞稿或安排新聞簡報會，通知公眾並向市民提供適當忠告。天文台則會在其天氣報告中適當地報導沙塵引致的低能見度情況。

此外，環保署會啟動應對機制通知相關政策局及部門，以向學校及服務單位發出相關資料，以便他們採取防禦措施，並對僱主和戶外工人提供適當意見。衛生署會向註冊西醫和中醫發出警報，並給予他們適當的健康忠告建議。

同時，醫管局會密切監察各公立醫院急症室的求診及入院人次，並會按需要啓動應急措施來處理增加的病人。

(c) 紓緩空氣污染

當空氣污染指數因高水平的可吸入懸浮粒子而處於「嚴重」級別時，食物環境衛生署會加強沖洗繁忙街道。環保署會考慮暫停運作化學廢物處理中心的焚化爐，並要求兩間電力公司增加使用較潔淨燃料。

(d) 就空氣污染指數達'極嚴重'及'嚴重'水平的情況，制訂針對性指引

政府已修訂向市民和對空氣污染敏感的人士，包括有呼吸和心臟毛病的人士、兒童、長者及戶外工人提供的一般性的忠告（附件 B）。

為專營巴士設立低排放區試點

5. 在銅鑼灣、中環及旺角等繁忙通道，專營巴士可佔交通流量達40%。如限制進入通道的專營巴士為較環保型號，這些通道的路邊空氣質素會大為改善。我們研究可否在上述一條或多條繁忙通道為專營巴士設立低排放區試點時，其中一個考慮的相關因素，是有否足夠數量的較環保巴士參與以達致試驗的目的。現時途經上述繁忙通道的巴士路線，共有約2,360輛巴士行駛，佔專營巴士總數約40%。如果我們把限制專營巴士進入低排放區試點的要求訂至歐盟四期或以上型號，此類巴士將明顯供不應求，因為三家有關的專營巴士公司的車隊合計只有約160輛巴士符合上述標準。即使這些現有的歐盟四期或以上的巴士全數調派行走途經繁忙通道的路線，數目仍欠約2,200輛。雖然未來數年的正常巴士更換計劃在某程度上可減少不足之數，但要設立低排放區試點，仍須提早供應大量較環保巴士；而如須在短期內設立試點，則需求將更為殷切。

6. 由於購買一輛新雙層巴士約需300萬港元，加快更換歐盟二期巴士難免會影響巴士票價及巴士公司的營運。此外，由於在現時的安排下，專營巴士可服務至其首次登記後18年，我們亦收到一些意見，質疑提早淘汰專營巴士是否合乎成本效益。因此，我們正在研究其他更具成本效益的方案，以減少專營巴士車隊的廢氣排放，例如為現役專營巴士加裝後處理裝置。

7. 在這方面，專營巴士公司已為所有歐盟前期及歐盟一期巴士加裝柴油催化器，令粒子排放減少約30%。他們亦正為旗下歐盟二期及歐盟三期巴士加裝柴油粒子過濾器，令粒子、碳氫化合物及一氧化碳排放減少約80%或以上。預期加裝工程會在二零一零年內完成。此外，我們現正研究為歐盟二期及歐盟三期巴士加裝選擇性催化還原器，以減少巴士車隊的氮氧化物排放。我們正與主要的專營巴士公司商討考慮為本地的歐盟二期及歐盟三期專營巴士引入加裝選擇性催化還原器的試驗，以確定技術可行性及減排成效。

8. 為回應議員在2010年5月28日交通事務委員會和環境事務委員會聯席會議上的要求，我們已提交了一份文件，報告就引入低排放區試點而進行的可行性研究進展。

更換歐盟前期及歐盟一期柴油商業車輛資助計劃

9. 政府在2007年4月推出為期三年的一筆過資助計劃，鼓勵車主盡早更換這些污染較嚴重的車輛，以早日紓緩路邊空氣污染。資助計劃於2010年3月底結束時，約共有16,000輛舊車在計劃資助下被歐盟四期新車取代，約佔合資助資格車輛的27%。另約有1,350位車主在特別安排下申請保留申領資助的資格¹。如果這些車輛全被取代的話，資助計劃會幫助約30%合資助資格車輛更換為新車。而約有7,000輛歐盟前期及歐盟一期商業車輛在2007年2月至2010年4月期間沒有續領牌照。

¹ 我們為那些在2010年3月31日申請限期或之前訂購新商業車輛但未能及時交付的新車的車主作出特別安排，以保留他們申請資助的資格。

10. 我們已檢討歐盟前期及歐盟一期的一筆過資助的成效，結果顯示單靠自願參與資助計劃來加快換車，並不如想像中有效。我們認為有需要引入適當的抑制措施，例如增加老舊商業車的車輛牌照費，以進一步推動車主更換其老舊車輛。因此，我們在改善空氣質素小組委員會 2010 年 3 月 10 日會議上再次建議增加老舊商業車輛的牌費。我們會與小組委員會跟進上述建議及其他抑制措施，加快淘汰這些高污染商業車輛，以改善路邊空氣質素。

更換歐盟二期柴油商業車輛資助計劃

11. 立法會財務委員會在 2010 年 5 月 28 日已批准撥款約 5 億 4 千萬元，資助歐盟二期柴油商業車輛車主將他們的舊車更換為符合歐盟四期標準的新車。資助計劃於 2010 年 7 月 1 日起推行。在這計劃中，資助更換歐盟二期車輛的金額水平與之前更換歐盟一期車輛的資助水平相同，即約為同類別車輛應課稅價值的 18%。車主最高可獲約 \$200,000 資助。

12. 我們已仔細考慮取消車主要以新車代替舊車才可獲資助的建議。計劃的目的是協助有需要繼續使用車輛營商的車主，把舊車更換為較環保的新車，從而改善路邊空氣質素。如果車主決定只註銷舊車而沒有以新車替代，則有可能他們並沒需要繼續用車。在此情況下，我們認為不宜在這計劃向只註銷舊車的車主提供資助。

在啓德發展區以外，廣泛推廣區域供冷系統

13. 立法會財務委員會已批准有關於啓德發展區設立全港首個區域供冷系統的撥款申請。政府現正籌備有關工程。在其他發展區域考慮設立區域供冷系統，會視乎相關因素，包括預計的空調供冷量需求及發展區域與冷卻海水供應的距離。我們會積極考慮在其他可行的地區設立同類系統。

檢討分區計劃大綱圖，改善城市規劃及設計

14. 我們正逐步檢討各區的分區計劃大綱圖(大綱圖)，在有充分理據的情況下修訂有關的規劃參數，以減低發展密度。我們會優先處理有發展及重建壓力地區的大綱圖，以及具獨特環境和特色而需加以保護的地區(例如維港沿岸及重要山脊線的景觀廊)。

15. 城市規劃委員會(城規會)和規劃署已經投入了大量的時間和資源以應付檢討大綱圖這項工作。《城市規劃條例》亦清楚訂明城規會在擬備或修訂大綱圖時必須遵從的公眾諮詢程序。城規會至今檢討了19份大綱圖及另外3份大綱圖的部份地區。餘下的大綱圖檢討亦會逐步進行。

評估空氣流通，改善市區的空氣流通

16. 規劃署已制定了一套設計指引，當中包括透過設定通風廊及風道和適當的街道布局、利用高矮不同的樓宇和適當建築群的分布及排列，以加強樓宇透風設計，及避免阻擋風的流動。該指引已收納於《香港規劃標準與準則》的《城市設計指引》內。

17. 政府亦發出了一份「空氣流通評估」的聯合技術通告。各個政府部門和決策局會根據技術通告的規定，在開展大型政府工程、規劃新發展區及綜合重建區、以及擬訂新的或修訂主要規劃圖則時，進行空氣流通評估。政府亦會因應個別土地的情況，為可供出售的土地進行空氣流通評估，以評定發展項目對行人風環境的影響。

18. 此外，規劃署現正進行「都市氣候圖及風環境評估標準可行性研究」。有關研究會為日後空氣流通基礎標準及進一步完善空氣流通評估系統等工作，提供較科學化且客觀的基礎。

加強與廣東省合作及協調改善空氣質素，改善雙方的通報及預警機制

19. 粵港兩地在改善珠三角地區空氣質素方面一直保持緊密合作。根據粵港珠江三角洲區域空氣監控網絡2009年的監測結果，自2006年監控網絡啓動至今，區內錄得的二氧化硫、二氧化氮及可吸入懸浮粒子的年均值已分別下降38%、9%和7%。而珠江三角洲地區在2009年錄得經濟持續增長的情況下，區內的二氧化硫和二氧化氮的年均值又較2008年分別錄得26%和7%的減幅；這與兩地持續推行加強減排措施有關，顯示雙方的努力已漸見成效。

20. 為了進一步改善區域空氣質素，粵港雙方於2009年8月共同簽訂了「粵港環保合作協議」，同意共同研究珠三角地區2010年以後的減排安排，爭取在2010年完成有關研究；並同意共同推動機動車及船舶的污染防治，兩地逐步實現優於全國其他地區的機動車污染物排放和機動車成品油標準；共同推動電動車的研發、生產、應用和普及；繼續共同完善區域空氣質量監測網絡，以及加強對光化學煙霧以及灰霾天氣與大氣質量關係的合作研究。兩地政府又在今年4月7日，在北京簽署了《粵港合作框架協議》，當中亦有提出兩地政府在跨境生態保護和環境的保護的進一步合作，以構建珠三角地區成為優質生活圈的部份。

環境局

2010年7月13日

附件A

2010年5月5日立法會會議席上 甘乃威議員就 “改善空氣質素”動議的議案

經余若薇議員及何秀蘭議員修正的議案

鑑於本港空氣質素日趨惡化，尤其在二氧化硫及微細懸浮粒子的排放方面，嚴重威脅市民健康，而早前‘沙塵暴’來襲，多區空氣污染指數錄得500的‘嚴重’水平，‘沙塵暴’除了揭露了政府當局‘後知後覺’，亦突顯出政府當局的預警機制出現漏洞；不少本地及外國的研究指出，空氣污染的嚴重程度與死亡率有密切的關係；就此，本會要求政府當局將保障公眾健康列為處理空氣污染問題的首要政策目標，並促請政府當局：

- (一) 立即展開檢討是次‘沙塵暴’事件中，政府當局反應遲鈍的問題，並改善預警機制及警示訊號，使市民能夠盡早知悉有關空氣質素的警示訊息；
- (二) 就空氣污染指數達‘極嚴重’及‘嚴重’水平的情況，制訂針對性指引，包括實施停課及長期在外工作的工人停工等措施，以保障學童及弱勢社群如長期病患者、長者、在戶外工作的工人於高污染情況中的健康；
- (三) 在空氣污染嚴重的區域設立‘低排放區’，限制高排放量的重型柴油車輛進入，以改善路面的空氣質素；
- (四) 撥款資助巴士公司，提早淘汰及更換高排放量的專營巴士，如歐盟二期或以下的型號，以改善路邊空氣質素；
- (五) 採納世界衛生組織空氣質素指引中最嚴格的標準，作為香港的空氣質素指標，並承諾於將來定期檢討空氣質素指標；

- (六) 改善‘更換歐盟前期及歐盟一期柴油商業車輛為新商業車輛資助計劃’及今年財政預算案中提及更換歐盟二期柴油商業車輛的計劃，包括容許只註銷舊車的車主獲計劃的資助等；
- (七) 加強與廣東省合作及協調改善空氣質素，包括改善雙方的通報及預警機制；
- (八) 在啓德發展區以外，廣泛推廣應用區域供冷系統，以便提高能源效益，達致減排效果；
- (九) 改善城市規劃及設計，以改善市區的空氣流通，減少空氣污染物於市區積聚，例如加快檢討各區的《分區計劃大綱圖》以修訂規劃參數、制訂‘空氣流通目標’、研究將‘空氣流通評估’和‘空氣流通指引’訂為法定要求，以加強規範私人發展項目對周邊環境的影響；及
- (十) 針對空氣污染指數‘嚴重’的情況，設立跨部門機制，協調醫療及社會福利等部門的工作，以便處理可能出現的額外求診、急症及基層社區服務等需求。

附件B

不同空氣污染水平對健康的可能影響及相關的健康忠告

空氣 污 染 水 平	空 氣 污 染 指 數	對健康的可能影響	健康忠告		
			對市民的忠告	對兒童和長者的 附加忠告	對戶外工作人士的 附加忠告
輕 微	0-25	對一般公眾沒有影響。	建議可如常活動。	沒有	沒有
中 等	26-50	對一般公眾沒有影響。	建議可如常活動。	沒有	沒有
偏 高	51-100	一般人的健康不會即時受到影響。 但如果長時間處於這空氣污染水平中，長遠來說亦可能引致不良的影響。	不需採取即時預防行動。 但如果長年累月處於這空氣污染水平中，長遠來說亦可能引致不良的影響。	沒有	沒有
甚 高	101-200	心臟病或呼吸系統毛病	心臟病或呼吸系統毛病	兒童和長者宜減少體 力活動； 僱主應評估涉及大量 運動的職業，並考慮 採取適當的預防措施。	僱主應評估涉及大量 運動的職業，並考慮 採取適當的預防措施。

空氣 污 染 水 平	空氣 污 染 指 數	對健康的可能影響	健康忠告		
			對市民的忠告	對兒童和長者的 附加忠告	對戶外工作人士的 附加忠告
		<p>病（例如冠狀動脈心臟病、其他心血管疾病、哮喘和慢性呼吸道阻塞疾病包括慢性支氣管炎和肺氣腫）患者的健康情況可能輕微轉壞。</p> <p>健康人士或會稍感不適。</p>	<p>病患者宜減少體力消耗及戶外活動。他們在進行體育活動前，宜徵詢醫生意見，並在活動期間多作歇息。</p>	<p>力消耗及戶外活動。</p>	<p>體力勞動的戶外工作的風險，並採取適當的預防措施，例如使用機械輔助工具，以減少體力消耗和安排適當的歇息時段，以保障僱員的健康。</p> <p>患有心臟病或呼吸系統毛病的戶外工作人士，若對身體狀況是否適宜戶外工作有疑問或感到不適，宜徵詢醫生意見，並將有關意見通知僱主，以</p>

空氣 污 染 水 平	空氣 污 染 指 數	對健康的可能影響	健康忠告		
			對市民的忠告	對兒童和長者的 附加忠告	對戶外工作人士的 附加忠告
					便作出合適的工作安排。
嚴 重	201-500	心臟病或呼吸系統毛病（例如冠狀動脈心臟病和其他心血管疾病、哮喘及慢性呼吸道阻塞疾病包括慢性支氣管炎和肺氣腫）患者的健康情況可能會明顯地受到影響。 健康人士普遍會感到不適，包括眼睛不	心臟病或呼吸系統毛病患者宜避免體力消耗及戶外活動。 市民宜減少體力消耗及戶外活動。他們在進行體育活動前，宜徵詢醫生意見，並在活動期間多作歇息。	兒童和長者宜避免體力消耗及戶外活動。	僱主應評估戶外工作的風險，並採取適當的預防措施，例如使用機械輔助工具以減少體力消耗和安排適當的歇息時段，以保障僱員的健康。 戶外工作的人士，若對其身體狀況是否適宜戶外工作有疑問或

空氣 污 染 水 平	空氣 污 染 指 數	對健康的可能影響	健康忠告		
			對市民的忠告	對兒童和長者的 附加忠告	對戶外工作人士的 附加忠告
		適、氣喘、咳嗽、痰多、喉痛等。			感到不適，宜徵詢醫生意見，並將有關意見通知僱主，以便作出合適的工作安排。

註： 由於每人的健康狀況不同，如有疑問或感到不適，應徵詢醫生意見。如你有吸煙習慣，應立即戒除！