

2021年7月19日會議
討論文件

立法會環境事務委員會

香港清新空氣藍圖 2035

目的

本文件向委員匯報《香港清新空氣藍圖 2035》內的願景、目標、策略及主要措施。

願景

2. 政府於 2013 年 3 月推出首份《香港清新空氣藍圖》，聚焦至 2020 年，提出多項政策和措施，應對香港在改善空氣質素方面面對的挑戰。及後，政府在 2017 年 6 月發表了進度報告並更新《香港清新空氣藍圖》下的主要目標。

3. 為持續改善空氣質素，政府在 2021 年 6 月 29 日公布《香港清新空氣藍圖 2035》，並以「**健康宜居·低碳轉型·比肩國際**」為願景。我們的目標是於 2035 年前成為空氣質素媲美國際大城市的宜居城市，而最終目標則是讓香港的空氣質素全部符合世界衛生組織《空氣質素指引》（世衛指引）的最終指標。

4. 世衛指引的最終指標十分嚴格，現時尚未有國家全面採納為法定空氣質素標準。然而，在指引涵蓋的 12 項空氣質素指標中，香港已有一半達到最終指標。我們將根據法例要求，每 5 年檢視一次香港的空氣質素指標，在切實可行的情況下，按世衛指引逐步收緊香港指標，循序漸進使空氣質素可全部符合世衛指引的最終指標。

進展

5. 自發表首份《香港清新空氣藍圖》後，政府推行了一系列減少本地發電廠、車輛、船舶等空氣污染物排放的措施，同時與內地就區域空氣污染物減排緊密合作。有關工作除了提升空氣質素及降低碳排放，亦為香港

帶來多項綠色機遇，創造綠色就業機會。我們過往的主要減排工作涵蓋以下方向：

車輛減排

6. 為減少車輛排放，政府持續收緊首次登記車輛的空氣污染物排放標準，並為環保商用車輛提供首次登記稅寬減。在用車輛方面，政府在 2014 至 2020 年間透過特惠資助計劃淘汰共約 8 萬輛歐盟四期以前柴油商業車，並已開始推行新的特惠資助計劃淘汰歐盟四期柴油商業車。除了繼續管制車輛的排放外，我們亦資助專營巴士、石油氣的士及石油氣小巴安裝減少空氣污染物排放的裝置，並在銅鑼灣、中環及旺角三個繁忙路段設立專營巴士低排放區，以改善路邊空氣質素。

新能源車輛

7. 新能源車輛並不會排放空氣污染物，政府在 2021 年 3 月公佈首份《香港電動車普及化路線圖》，闡述推動使用電動車的長遠政策目標及計劃，以達致 2050 年前車輛零排放的目標。為了繼續鼓勵市民轉用電動車，政府提供電動車首次登記稅寬減，而以電動私家車替換舊私家車的車主可在「一換一」計劃下獲得更高的寬減額。參與「一換一」計劃的新電動私家車比率超過九成，2015 年起的總免稅額亦超過 \$84 億。為完善充電網絡，我們在 2020 年 10 月推出「EV 屋苑充電易資助計劃」，資助超過 6 萬個現有私人住宅樓宇停車位安裝電動車充電基礎設施。計劃推出以來已受到逾 450 份申請，涉及近 10 萬個停車位。我們同時透過新能源運輸基金（前稱綠色運輸試驗基金）資助試驗及應用各項商用綠色創新運輸技術。基金自成立以來已批出約 230 個試驗項目。

船舶減排

8. 控制船舶排放方面，政府在 2014 年起實施《空氣污染管制（船用輕質柴油）規例》（第 311Y 章），規定本地供應的船用輕質柴油含硫量不得超過 0.05%。香港與廣東省政府亦於 2019 年共同落實在珠江三角洲水域設立船舶排放控制區，進一步收緊要求，規定不論正在航行或停泊，所有船隻必須使用含硫量不超過 0.5% 的燃料或液化天然氣等合規格燃料。自 2020 年起，我們利用無人機實時監測船舶廢氣排放，並以電腦分析船舶燃料的含硫量，令執法人員可更有效地對涉嫌違規的船隻採取行動。

公用發電

9. 在發電排放方面，煤在燃料組合中所佔的比例，已由 2015 年的約一半，減少至 2020 年的少於四分之一。自 2008 年起，政府定期發出《技術備忘錄》，訂定並逐步收緊發電廠二氧化硫、氮氧化物和可吸入懸浮粒子的排放限額。兩間電力公司亦正共同興建一個海上液化天然氣接收站，為龍鼓灘和南丫島的發電廠供應天然氣，令供氣更多元化和更有保障。

其他措施

10. 為管制揮發性有機化合物（VOCs）的排放，政府自 2007 年起分階段規管 172 種產品的 VOC 含量。政府亦支援本地大學建立系統分析和預測香港街道的空氣質素，及透過流動應用程式向市民提供個人化的實時空氣污染信息。室內空氣質素方面，政府在 2019 年更新「辦公室及公眾場所室內空氣質素檢定計劃」下的室內空氣質素指標，以進一步提升室內空氣質素的標準。另外，在 2017 年，我們在鶴咀設立了第一所超級空氣質素監測站，除一般監測站量度的主要空氣污染物外，該站設有一些更先進的儀器，實時量度 VOCs、少於一微米的粒子（即 PM₁）和黑碳等，以收集數據作區域合作研究用途。

區域減排

11. 作為區域合作框架，香港與廣東省於 2000 年成立了「粵港持續發展與環保合作小組」，由香港環境局局長和廣東省環境保護廳廳長共同主持，並就改善空氣質素進行一系列合作。粵港兩地政府過去共同制訂多個減少空氣污染物排放的 5 年目標，並大致成功達標。粵港澳珠江三角洲區域空氣監測網絡於 2005 年年底開始運作，現有 23 個空氣監測站，蒐集區域空氣質素數據，監測及評估減少空氣污染物排放措施的成效。

12. 隨著上述減排工作得以順利推展，至 2020 年，香港已達到 2017 年進度報告訂下的各項主要目標。路邊及船舶排放所產生的空氣污染物較 2012 年大幅下跌四至九成；而煤佔發電燃料比率亦由 2012 年的 54% 下跌至 2020 年的 24%，加上天然氣、核電及可再生能源的發電燃料佔比有所提升，令香港的發電燃料組合更為潔淨。

		2017年進度報告訂下的2020年目標	2020年實際表現
路邊排放 (以2012年為基準年)	二氧化氮	↓40%	↓41%
	可吸入懸浮粒子	↓40%	↓42%
船舶排放 (以2012年為基準年)	二氧化硫	↓69%	↓86% (2019年)
	可吸入懸浮粒子	↓49%	↓57% (2019年)
能源：發電 燃料佔比	煤	~25%	24%
	天然氣	~50%	48%
	核電及可再生能源	~25%	28%

13. 相比2010年，2020年香港的大氣及路邊主要空氣污染物濃度大幅改善了約四至六成，詳細跌幅如下：

一般監測站的主要空氣污染物濃度 (微克/立方米)

	2010	2015	2020	2010至2020年間跌幅
可吸入懸浮粒子	45	39	27	40%
微細懸浮粒子	29	25	15	48%
二氧化氮	52	49	33	37%
二氧化硫	12	10	5	58%

路邊監測站的主要空氣污染物濃度 (微克/立方米)

	2010	2015	2020	2010至2020年間跌幅
可吸入懸浮粒子	60	45	31	48%
微細懸浮粒子	36	30	19	47%
二氧化氮	117	99	70	40%
二氧化硫	10	8	5	50%

14. 隨著空氣質素穩步提升，香港錄得的低能見度時數，已由2004年的逾1500小時降低至2020年的不超過350小時，減幅接近八成。

15. 為了向市民傳遞主要空氣污染物濃度相關的短期健康風險及訊息，政府於2013年12月底推出空氣質素健康指數，並分為五個健康風險級別，即低、中、高、甚高和嚴重。對比剛設立指數時的2014年數據，2020年

一般空氣質素監測站整天錄得低健康風險的日數已增加近一倍，而路邊監測站錄得的日數亦由 1 日大幅增加至 85 日。可見，空氣污染為市民帶來的健康風險正在明顯減緩中。

16. 本地專家亦評估到 2025 年，與長期暴露在空氣污染物有關的全年早逝個案及住院病例，將比 2015 年分別減少約 1 900 及 1 500 宗，另外亦可減少 26 萬個公立和私家醫生的門診個案。這將持續節省香港的醫療開支，並間接提高香港生產力。

挑戰

17. 儘管香港的空氣質素已有明顯改善，持續提升空氣質素，加強保障公眾健康仍然是政府的重點工作。要在 2035 年前把香港的空氣質素提升至可以媲美國際大城市，除需要繼續針對各個空氣污染物排放源，我們亦需應對下列三項主要挑戰。

路邊空氣污染

18. 車輛數目及行車里數的增長、交通擠塞和車輛老化是造成路邊空氣污染的主要成因。雖然在各項措施下，近年路邊錄得的二氧化氮年均濃度已由 2012 年的每立方米 118 微克大幅下降至 2020 年的每立方米 70 微克，但我們仍需持續推行各項綠色運輸及減少空氣污染物排放的措施，以達到香港已訂下有關二氧化氮的空氣質素指標（即每立方米 40 微克）。

船舶排放

19. 因發電和車輛排放的空氣污染物近年大幅下降，船舶漸漸成為最大的本地空氣污染物排放源頭。在 2019 年，船舶排放分別佔本地二氧化硫、氮氧化物及可吸入懸浮粒子總排放的 28%、35% 和 28%。所以，我們需繼續加緊研究及推行各項措施，並積極配合國家在大灣區水域實施的船舶排放管理措施。

管理臭氧水平

20. 臭氧不是從污染源直接排出，而是由空氣中的氮氧化物及 VOCs 在陽光下經光化學反應形成。臭氧是區域性的空氣污染問題，要有效減少臭氧在區內形成，我們需要與大灣區城市就區內光化學煙霧問題作深入研究，找出形成臭氧的主要化合物和來源。就此，我們正積極推動更進取的區域

協作，並配合國家公布的十四五規劃中遏制臭氧濃度的方向及目標。

策略與行動

21. 要進一步改善空氣質素並達至 2035 年媲美國際大城市的目標，香港除持續減少現有污染源的各種類空氣污染物排放外，更需要突破現有框架，方可有更大的成效，並在長遠達至零碳排放，以實現香港在 2050 年前達到碳中和的目標。因此，我們改善空氣質素的策略將分為三大方向。

(一) 活用綠色科技

22. 隨着新興的綠色科技迅速發展，這些創新技術為生活、出行，以至營商、工程、發電等各方面皆帶來新模式。事實上，世界各地均正積極推動研究及使用各項綠色技術，如新能源車輛、新能源船隻、可再生能源、氫能等，這些綠色技術亦同時可配合應用人工智能、大數據、物聯網等資訊科技的應用及發展。香港要進一步提升空氣質素及邁向碳中和，必須配合世界的大趨勢，多方面同時轉用新綠色技術，以加快低碳轉型的步伐。

(二) 繼續推動減排

23. 在推動低碳轉型的同時，我們會繼續管制及減少現有空氣污染源的排放，持續改善空氣質素。道路運輸、船舶、發電，及含 VOCs 的產品（如空氣清新劑、噴髮膠、除蟲劑、印墨及漆料等）均是本港主要的空氣污染物排放源。雖然我們推行的各項措施已大幅減少相關排放，但在未來，我們仍會不懈探討各項措施，進一步減少可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子、二氧化硫、氮氧化物及 VOCs 等空氣污染物的排放。

(三) 區域協同合作

24. 除香港本地的空氣污染物排放外，空氣質素亦受區域排放的影響。空氣污染物的積聚及傳輸並不受地域限制，所以，在加強管制本地空氣污染物排放的同時，我們必須與廣東省聯手制訂目標，減少空氣污染物的排放及積聚。整個大灣區亦將加強監測及研究臭氧問題的成因、特徵及傳輸，為共同處理區域臭氧問題提供更具深度的科學基礎。我們亦會繼續與大灣區內其他城市協同合作，對症下藥，推出措施管理臭氧問題，共同提升整個區域的空氣質素。

六大主要行動

25. 按照上述策略，我們訂定了政府各有關部門的下列六大主要行動，相關措施的推展時間表載於附件。

綠色運輸

(一) 推展《香港電動車普及化路線圖》

26. 政府在 2021 年 3 月推出首份《香港電動車普及化路線圖》後，社會的反應相當正面，當中，已有專營巴士公司公布購入電動巴士及在新車廠設置充電設備的詳細計劃，或正積極研究在香港使用氫燃料電池巴士的可行性。另外，政府亦得悉多個車輛供應商已有更積極的計劃，將更多不同款式和價格的電動車引入香港。政府推廣拓展充電網絡的各項政策措施亦受持份者歡迎，例如「EV 屋苑充電易資助計劃」的申請十分踴躍，申請涵蓋的停車位數目比原本預期的 6 萬個車位已超額逾 60%，即約達 10 萬個車位。

27. 《路線圖》已訂下政府在未來推動使用電動車的整體政策方向。政府亦將全力推展《路線圖》下的各項措施，特別是拓展充電網絡，以及為廣泛應用電動公共交通工具及商用車作準備兩方面。電動車技術在未來一段時間仍會急速發展，除約每五年檢視一次《路線圖》當中的策略及目標外，我們在制定及推行各項措施時，亦會就科技的發展靈活調整，與時並進。

(二) 建立綠色交通網絡

28. 為應付 2031 年後更長遠的土地用途發展所衍生的額外交通需求，政府在 2020 年 12 月展開《跨越 2030 年的鐵路策略性研究》，讓鐵路基建的規劃能配合香港整體長遠發展的需要。此外，政府正籌備在 2022 年年底起陸續在各條政府收費隧道和青沙管制區推行不停車繳費系統，並會繼續推動自動駕駛車輛在合適地點的測試及使用。政府亦已開展「擠塞徵費」研究，全面檢討所有政府收費隧道及管制區的收費階梯和水平。「擠塞徵費」將按交通管理的需要，適度增減車輛收費以調節交通流量，紓緩交通擠塞。

(三) 在新發展區加入環保元素

29. 鐵路將繼續成為公共運輸系統的骨幹，並輔以其他公共交通工具、

步行、單車及其他低碳交通工具，藉此減少碳排放，亦提升空氣質素。在規劃新發展區及策略增長區（如新界北）時，政府會鼓勵綠色出行，例如在建築環境設計中加入環保元素，以及積極加裝電動車充電設施。

（四）推動使用新能源渡輪

30. 政府已預留 3.5 億元，資助 4 條港內航線建造及試驗電動渡輪和相關充電設施，以測試在香港應用電動渡輪的技術及商業可行性，預計於 2023 年開展試驗。另外，政府亦會透過離島渡輪航線的新船隻資助計劃，於該計劃的首階段全數資助數條主要離島渡輪航線的營辦商建造新混合動力渡輪，並就該新混合動力渡輪進行為期 16 個月的試驗。政府會評估這些新能源渡輪的表現。視乎試驗的成果及相關技術的發展，政府將與渡輪公司探討於 2035 年前逐步以新能源渡輪取代傳統渡輪。

宜居環境

（一）推行行人友善及單車友善政策

31. 政府正陸續將提升易行度的措施推展至全港各區，並揀選合適的新發展區和市區地方實施全面行人規劃框架。此外，政府亦會制定行人導向標示系統的設計標準，預計於 2022 年年底起逐步在中西區、深水埗及尖沙咀的適當位置安裝新的行人導向標示系統。另外，13 個重點海濱發展項目將會融入單車徑設計，並在 2030 年以前分階段落成，便利市民以單車出行。

（二）提升公共運輸交匯處空氣質素

32. 政府正更新《半封閉式公共交通交匯處的空氣污染管制》專業守則，並將諮詢業界、相關持分者及專業人士環保事務諮詢委員會的意見。政府預計於 2022 年推出新守則，進一步提升公共運輸交匯處的空氣質素。

（三）更新空氣質素健康指數

33. 政府將於今年內展開研究，分析近年空氣質素和健康數據的關係，從而更新空氣質素健康指數的估算方法，務求呈現更準確的健康風險推測結果，目標是於 2024 年推出更新的空氣質素健康指數。

（四）開展健康追蹤研究

34. 政府於今年開展《評估空氣污染對香港普遍人口長期健康影響的先導世代追蹤研究》，追蹤 6 000 個不同年齡層的市民，了解暴露於不同空氣污染水平為他們帶來的健康變化，以評估長期接觸空氣污染物對成人的早逝風險，並深入探討空氣污染對健康的影響。

全面減排

(一) 淘汰老舊柴油商業車

35. 繼淘汰 8 萬輛歐盟四期以前（即歐盟前期、一期、二期及三期）的柴油商業車後，政府正進一步在 2027 年年底前分階段淘汰約 4 萬輛歐盟四期柴油商業車。在計劃完結後，空氣污染物排放量最高的柴油商業車基本上已被取締，而較新的柴油商業車亦已設有 15 年的退役期限，將被適時淘汰。

(二) 試驗專營巴士減排裝置

36. 政府將於 2022 年開展試驗，資助專營巴士公司為歐盟五期雙層柴油巴士加裝強化選擇性催化還原器，以測試這項減排裝置的技術可行性及在本地路況和營運環境下的效能。視乎測試結果及所需資源，我們會與專營巴士公司商討為其他合適巴士加裝相關裝置的安排。

(三) 收緊本地船舶燃料的含硫量上限，並為新售汽油船用舷外引擎訂立排放標準

37. 為使船舶使用更清潔的燃料，政府會探討於未來幾年間進一步將本地供應船用輕質柴油的含硫量上限，由 0.05% 收緊至 0.001%。至於普遍用於舢舨及遊樂船上的汽油船用舷外引擎，政府會在未來幾年內研究為這些引擎訂立新售排放標準的建議。

(四) 擴大管制含 VOCs 的產品

38. 政府將進一步收緊建築漆料的 VOCs 含量限值，並擴大管制範圍至清潔用品。我們已諮詢相關業界，並將於今年稍後進行公眾諮詢，目標是於 2024 年前推行新要求。

潔淨能源

(一) 更新低碳發電策略

39. 政府正促使電力公司安排現有燃煤機組逐步退役，由現時至 2030 年間以天然氣取代燃煤發電。為了進一步減少燃燒化石燃料發電所產生的污染物，政府正與電力公司商討如何進一步發展和使用更多零碳能源。在今年稍後更新的《香港氣候行動藍圖》，我們將為發電界別訂立進取的中長期目標，制定發電界別在 2050 年前達至碳中和的整體策略。

(二) 持續收緊發電廠空氣污染物排放

40. 政府將在 2023 年或之前檢討管制發電廠排放的《第九份技術備忘錄》。配合更新的《香港氣候行動藍圖》下的新低碳發電策略及發電能源組合，政府會在檢討時考慮進一步收緊發電廠空氣污染物的排放限額。

(三) 推動遠洋船使用液化天然氣

41. 船隻使用液化天然氣有助改善空氣質素和減少碳排放。政府將探討具體方法推進遠洋船使用液化天然氣，例如積極研究利用兩電新興建的海上液化天然氣接收站為遠洋船補充液化天然氣、規劃液化天然氣的燃料供應區、於幾年內制定海上供應液化天然氣的技術要求及相關的安全法規和規範等。

(四) 跨部門小組處理在港應用氫能的所需工作

42. 由於氫能的發展最近受到內地和其他地方的重視和推動，政府已開始準備工作，成立一個跨部門工作小組，集中處理如果在港應用氫能的一系列所需工作，包括技術探討、安全考慮、立法規管等。

科學管理

(一) 實時監測 VOCs 及微細懸浮粒子的成分

43. 政府將從 2022 年開始，在空氣質素監測站逐步增加先進儀器，實時分析 VOCs 及微細懸浮粒子的成分及其濃度。這將提供更多以往常規監

測站技術未能採集的數據，進一步協助制訂改善空氣質素政策。

(二) 進行地區空氣質素監測

44. 在未來兩三年，政府會在現有空氣質素監測網絡之上，於不同地區進行短期空氣質素監測，以收集更詳盡的數據及識別空氣污染物分佈。初步計劃的首批監測點為新界西北區及九龍市區。

(三) 善用微型感應器監測室內外空氣質素

45. 政府將於幾年內在東涌等新發展區的智慧燈柱安裝微型感應器監測空氣質素，以蒐集實時地區數據。感應器亦可用於室內空氣質素監測，以所得資訊結合大廈的空調管理系統，改善室內空氣質素。

(四) 開發智慧空氣質素監測系統

46. 政府將於幾年內開發智慧空氣質素監測系統，結合物聯網、人工智能、現有監測站、裝置於燈柱等特定位置的傳感器及數值模型，向公眾提供更細緻的地區空氣質素資訊。

區域協同

(一) 制定區域減排目標

47. 配合國家十四五規劃訂下的空氣質素目標，香港與廣東省政府正共同進行的《2020年後區域空氣污染物減排目標和濃度水平研究》將探討方向，將大灣區微細懸浮粒子的年均濃度控制在25微克/立方米以內，並使臭氧濃度水平在達峰後逐漸回落。我們將利用研究提供的科學基礎，在明年與廣東省政府共同制訂2025年及2030年區域空氣污染物的具體減排方案和目標，進一步改善區域空氣質素。

(二) 利用激光雷達技術進行空氣質素立體監測

48. 有別於傳統靠近地面的空氣質素監測，粵港兩地計劃以激光雷達技術，實時測量離地面數公里上空空氣污染物（如臭氧及懸浮粒子）的濃度，以及風向氣流的垂直及立體分佈情況。政府將在香港設置5個激光雷達監測點，預計可在2023年投入運作。這將有助追蹤空氣污染物的傳輸及其對香港空氣質素的影響，同時提升預測空氣質素的準確度。

(三) 研究及監測區域臭氧污染

49. 針對區域臭氧問題，粵港澳三地政府已於 2021 年開展為期 3 年的《大灣區光化學臭氧污染及區域和跨區域傳輸特徵研究》，在海、陸、空進行空氣監測，以深入了解大灣區內臭氧的成因及傳輸的特性，為制訂改善區域性臭氧污染問題的政策提供科學基礎。另外，粵港澳三方會分階段在區域空氣監測網絡中加入 VOCs 的常規監測，收集實時數據，粵港雙方並已完成相關的先行監測。香港正積極準備，預計於東涌、荃灣和元朗的三個監測點可在 2022 年內全面運作。

(四) 推動培訓及技術交流

50. 為進一步推動區域協作，香港與大灣區各地政府會適時舉辦研討會及工作坊，匯集大灣區各地的科學家、技術人員及政府官員，交流監測技術的發展和觀摩先進的監測儀器，提升大灣區空氣監測的技術水平。

資料備悉

51. 請委員備悉《香港清新空氣藍圖 2035》的主要措施。《藍圖》及其小冊子可在環境保護署網頁下載 –

https://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/resources_pub/policy_documents/index.html

環境局/環境保護署

2021 年 7 月

《香港清新空氣藍圖 2035》中六大主要行動推展時間表

	短期 (直至 2025 年)	中長期 (包括持續性工作)
綠色運輸	<ul style="list-style-type: none"> ● 試驗電動和混合動力渡輪 ● 在政府收費隧道和青沙管制區推行不停車繳費系統 	<ul style="list-style-type: none"> ● 全面推展《香港電動車普及化路線圖》訂立的措施，達致2050年前車輛零排放 ● 持續擴展鐵路網絡 ● 在新發展區採用環保交通運輸模式
宜居環境	<ul style="list-style-type: none"> ● 更新《半封閉式公共交通交匯處的空氣污染管制》專業守則 ● 更新空氣質素健康指數 ● 開展研究空氣污染對香港人口的長期健康影響 	<ul style="list-style-type: none"> ● 持續推行行人友善及單車友善政策
全面減排	<ul style="list-style-type: none"> ● 資助專營巴士公司試驗減排裝置 ● 收緊建築漆料的揮發性有機化合物含量限值，並擴大管制範圍至清潔用品 	<ul style="list-style-type: none"> ● 繼續淘汰老舊柴油商業車 ● 探討進一步收緊本地船舶燃料的含硫量上限至0.001% ● 為新售汽油船用舷外引擎訂立排放標準
潔淨能源	<ul style="list-style-type: none"> ● 更新低碳發電策略 ● 持續收緊發電廠空氣污染物排放 ● 成立跨部門工作小組處理在港應用氫能的所需工作 	<ul style="list-style-type: none"> ● 探討具體方法推進遠洋船使用液化天然氣，及制定海上供應液化天然氣的技術要求及相關的安全法規和規範
科學管理	<ul style="list-style-type: none"> ● 採用嶄新技術儀器，實時監測分析空氣污染物 ● 進行地區空氣質素監測，識別污染分佈 	<ul style="list-style-type: none"> ● 善用微型感應器監測室內外空氣質素 ● 開發智慧空氣質素監測系統，向公眾提供更細緻的地區空氣質素資訊
區域協同	<ul style="list-style-type: none"> ● 與廣東省共同制訂2025年及2030年的區域減排 	<ul style="list-style-type: none"> ● 持續推動大灣區科學家及技術人員交流

	<p>目標</p> <ul style="list-style-type: none">● 設置5個監測點，利用激光雷達技術進行空氣質素立體監測● 在區域空氣監測網絡中加入揮發性有機化合物的實時監測，並進行臭氧污染研究	
--	--	--