

屯門區議會
2010-2011 年環境、衛生及發展委員會

儘速更新空氣質素指標

背景：

港大醫學院日前有研究指出，香港每年約 1200 人死於與能見度偏低相關因素，主要包括心血管及呼吸系統疾病。空氣污染有如毒素，但政府至今仍採用近 24 年前的懸浮粒子標準，即平均每立方米含 55 微克，遠低於世衛 20 微克的標準。

本港 1987 年制訂空氣質素指標，沿用 21 年來從未修訂，遠低於世界衛生組織 06 年頒佈的空氣質素標準。政府 07 年着手檢討，09 年完成空氣質素指標諮詢，施政報告更標明「政府會在諮詢完結後，更新空氣質素指標」，但整整一年，環境局至今仍未兌現承諾。

若政府連指標也不更新，就無從評估空氣質素對健康的影響，更遑論保障公眾健康。

我們合理懷疑，政府遲遲不更新空氣質素指標，是否為了讓港珠澳大橋、西繞道等大型工程的環境評估報告輕易過關？

要求：

1. 要求政府解釋為何遲遲不更新空氣質素指標；
2. 為市民健康著想，要求儘速依照世衛的空氣質素指引，更新嚴格的空氣質素指標；
3. 要求近期未完成環評的大型工程，特別是屯門區內的大型工程，如西繞道等，都應採用新的空氣質素指標，以免工程完成後不符合新標準。

文件提文人
嚴天生 江鳳儀

27-1-2011

環境保護署就「盡速更新空氣質素指標」的書面回應

建議的新空氣質素指標

政府建議的新空氣質素指標是經參考了世界衛生組織(世衛)的空氣質素指引和其他較先進國家/經濟體制訂本身空氣質素標準的做法而制定。世衛在空氣質素指引內訂定了一個十分嚴格的最終目標，要達到這個水平並不容易。因此，世衛的指引亦明確指出「個別國家訂立的空氣質素標準不盡相同，須因應當地空氣質素對人體健康的風險、切實可行的技術、經濟考慮以及政治和社會因素間求取平衡」。世衛又建議「各地政府在直接採用世衛的新空氣質素指引作為法定標準前，必須仔細考慮本地的實際情況」。事實上，至今天仍未有任何國家/地區全面採納世衛的最終目標作為法定標準。

此外，世衛並在指引設定中期指標，以協助各國藉著循序漸進的方法達致最終目標，並指出任何地區如能達致其訂定的中期指標，已可大幅減低空氣污染對健康所造成的潛在風險。

更新空氣質素指標的最新進展

在更新空氣質素指標的同時，更重要的是制定可將香港空氣質素提升的進一步措施。兩者在整個檢討空氣質素指標公眾諮詢中相互緊扣，同樣重要；在訂定新的空氣質素指標的同時，亦必須有相應的措施去改善空氣質素。所以，政府在完成空氣質素指標檢討的公眾諮詢後，不單於2010年6月向立法會的環境事務委員會匯報該公眾諮詢的結果，也於同年7月向環境事務委員會的改善空氣質素小組委員會匯報如何可以最佳方法推行各項空氣質素改善措施的主要考慮因素，以及已有具體落實計劃的改善措施的進展。

政府有決心落實更新空氣質素指標及一系列的改善措施，由於改善空氣質素措施涵蓋範圍甚廣，當中不少措施既複雜又富爭議，並牽涉多項政策範疇，例子包括更新能源組合、重整巴士路線、設立低排放區等。政府需要深入分析所收到的不同意見和評估對相關政策原則的影響，全盤考慮及協調推行建議措施的行動。

為盡早進一步改善本港的空氣質素，我們也同時致力落實為達致新空氣質素指標的建議減排措施中，已取得或較容易凝聚社會共識的措施，包括要求兩電盡量使用現有天然氣發電機組發電，從而把發電行業的天然氣發電增加至本地發電量百分之五十左右和盡量使用已安裝或加裝減排設備的燃煤機組，以至自2015年起把電力行業現時的排放上限減少30%至50%左右；引入相關法例或草案以促進電器產品及建築物能源效益；建議流動污染器械引入廢氣管制；推行一系列新的減少交通運輸的排放措施，例如：建議強制停車熄匙，提供資助鼓勵車主早日以新車替代其歐盟二期柴油商業車輛、測試在專營巴士安裝「選擇性催化還原器」以減少廢氣排放，若果証實可行，政府計劃全數資助安裝的費用；在銅鑼灣、中環和旺角的繁忙路段設立低排放區試點和成立綠色運輸試驗基金鼓勵引進創新運輸技術等等，務求早日改善空氣質素。

大型工程的環境影響評估

根據《環境影響評估條例》的規定，環境影響評估是一項法定的程序，旨在透過有關程序，避免、減低及控制有關工程項目對環境所產生的不良影響。根據條例下所訂定的《技術備忘錄》，有關工程項目須確保符合《空氣污染管制條例》所訂定的空氣質素指標。

環境保護署
2011年3月3日