

## 將軍澳區內微細懸浮粒子 (PM<sub>2.5</sub>) 的背景資料

### 將軍澳區內微細懸浮粒子 (PM<sub>2.5</sub>) 的量度

應將軍澳居民的關注及要求，環保署由2013年9月18日起在將軍澳大赤沙消防局天台設置一部監測微細懸浮粒子(PM<sub>2.5</sub>)水平的儀器，量度將軍澳環保大道PM<sub>2.5</sub>的濃度。與其他一般空氣質素監測站一致，位於將軍澳大赤沙消防局的短期PM<sub>2.5</sub>監測點，其位置、設計和操作，均有參考美國環境保護局的相關指引。相對處於路邊的監測儀器，它們更能反映一般市民受到空氣污染的影響。

### 將軍澳區內空氣質素與本港其他區域空氣質素的比較

事實上，PM<sub>2.5</sub>的濃度除了受區內污染物排放的影響外，也會同時受季節及氣象情況如風向和風速等影響，例如根據環保署委托香港科技大學在2012年完成的研究顯示，本港每年冬季空氣中的PM<sub>2.5</sub>，平均約有60 - 70%來自香港境外區域。香港每年冬季，主要受大陸性氣流影響，而大陸性氣流背景污染水平一般比源自海洋的氣流為高。由於區域背景污染水平較高，本港空氣污染物濃度亦會較高，特別是當區域風勢較弱不利污染物擴散時，我們的監測站會錄得較高的空氣污染水平。

大赤沙消防局的監測儀器在2013年12月至2014年3月期間所錄得的微細懸浮粒子 (PM<sub>2.5</sub>) 的二十四小時平均值為45微克/立方米，相等於全港一般空氣監測站在同期錄得的平均濃度。所以，大赤沙消防局，以致將軍澳區的空氣質素與本港其他地方的空氣質素大致相若。

### 世界衛生組織的空氣質素指引和中期目標

我們的新空氣質素指標與歐盟的大致相若，而且都是以世界衛生組織（世衛）的空氣質素指引（即最終目標）和中期目

標組成。據我們所知，現時沒有國家全面採用世衛的最終目標作為其空氣質素指標。事實上，由於世衛的新空氣質素指引非常嚴格，為使各國能夠逐步改善其空氣質素，世衛亦同時公布了一系列中期目標，供各國按實際情況採用，而且世衛在頒布指引時已明確指出，個別國家在訂立其空氣質素標準時，可考慮當地的實際情況，並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。在引入新空氣質素指標時，政府也同時引入機制每五年進行空氣質素指標檢討，研究進一步提升空氣質素指標的可行性。政府的長遠目標是最終達致世界衛生組織空氣質素指引。

### 改善空氣質素的措施

由於柴油車的廢氣排放是PM<sub>2.5</sub>的一個主要來源，為保障市民健康，政府已加大力度減少本地車輛和船舶的廢氣排放。主要的措施包括以資助和管制並行的方式分階段淘汰82000輛歐盟IV期前的柴油商業車輛、加強管制石油氣和汽油車輛的廢氣排放、為歐盟II期和III期專營巴士加裝選擇性催化還原器、提升船用柴油質素和籌備強制遠洋輪船必須泊岸轉油等等。另外，環保署亦正推行其他強化措施以進一步減少本地主要空氣污染物排放，包括自本年三月開始分階段淘汰歐盟四期前的柴油商業車輛、於本年四月收緊本地船用柴油的含硫量上限至0.05%、以及正草擬法例規定遠洋輪船泊岸時轉用低硫燃料等。而香港政府與廣東省政府亦已為珠江三角洲訂定於2015年和2020年兩地的減排目標/幅度，以減少珠三角地區包括香港的排放。上述措施均有助減低PM<sub>2.5</sub>的水平。

環境保護署  
2014年7月