



►港府銳意改善空氣質素，決定收緊沿用25年的指標
本報記者林良堅攝



▲港府從排放上限和管制、交通措施、提高能源效益等方面着手改善空氣質素

銳意管制排放 提高能源效益

【本報訊】政府在改善空氣質素方面雙管齊下，以「19+3」的招數在排放上限和管制，並提高能源效益，如增加本地天然氣發電比例、推動使用環保車輛等。不過，政府不少措施都與專營巴士有關，例如重整巴士路線及為舊巴士加裝「選擇性催化還原器」，有巴士公司表示歡迎，稱會積極配合政府政策。

政府為改善空氣質素，一方面更新指標的同時，亦以減排措施雙管齊下，因此在排放上限和管制、交通措施、基建發展和規劃，以及提高能源效益四方面推出着手。十九項措施中如增加本地天然氣發電比例、加強管制揮發性有機化合物等已經完成，另有措施推動船隻使用低含硫柴油、私人和公共運輸使用環保車輛，以及設立低排放區和擴大鐵路網絡。

重整巴士線 加裝催化器

不過，當中不少措施與巴士有關，除了重整巴士路線，當局更推出三項額外措施，包括為歐盟二期和三期專營巴士加裝「選擇性催化還原器」，並引入路邊遙測儀器，加強管制汽油和石油氣車輛的廢氣排放。

九巴發言人表示，公司對環保一直不遺餘力，積極配合政府政策，並主動引入最新型號的歐盟巴士，減低污染物排放，之前已引進「G Bus超電容巴士」作實地測試。發言人稱，對政府提出路線整合的建議表示歡迎，公司早前亦提出有關申請，希望善用資源；至於新巴和城巴在截稿前未有回覆。

環團回應

贊同帶頭採用 冀設定時間表

對於政府更新空氣質素指標，有環保團體贊同政府帶頭採用新標準，但希望政府提出達至世衛最佳指引的時間表。不過有政黨認為，有關討論已經持續多年，希望先踏出一步，未來才定期檢討指標。

地球之友表示，贊同政府在二〇一四年實施新例前，要求所有政府工程項目採用新標準，並希望政府積極與機管局磋商，興建第三條跑道時採用新指標。該組織希望政府提出達至世衛最佳指引的時間表，認為政府在對抗污染上仍不夠進取。健康空氣行動執行總監蔡淑儀認為，政府只訂立三年前建議的寬鬆指標，未有設定時間表向更嚴謹的世衛標準邁進。

議員：應先踏出第一步

不過，民建聯立法會議員陳克勤對政府建議表示歡迎，認為在完成立法之前，應同步進行改善本港的空氣質素的多項措施。他又指出，有關完全採用世衛最高標準的討論已經持續多年，當局已承諾日後每五年就空氣質素指標作定期檢討，故此今次應先踏出一步，更新指標，避免有關工作橫生枝節。

香港總商會表示，空氣污染是商界最關注的環境問題，惡劣的空氣質素損害香港國際商業及旅遊中心的美譽，減低競爭力。總商會主席胡定旭稱，部分本地的減排措施需要長遠投資配合，期望政府有清晰的時間表，落實所有建議，好讓商界作出適切的安排。



港推 PM2.5 19招淨空氣

為了讓藍天更藍，港府決定收緊沿用二十五年的空氣質素指標，並將微細懸浮粒子（PM2.5）列入量度項目，預計下屆立法會通過修例後，可於二〇一四年實施，並以十九項措施改善空氣質素。另一方面，政府會在指標正式生效前帶頭使用，未進行環評研究的項目，都會以新指標作為基準，機管局已經表明，完成諮詢的機場第三條跑道會採用新指標，造價屆時勢將進一步上漲。

本報記者 陳錦輝

現時的空氣質素指標由一九八七年沿用至今，政府經過公眾諮詢後，決定收緊多項空氣污染物的指標，更首次加入微細懸浮粒子（PM2.5），該項指標會按世衛中期目標一，即二十四小時內每立方米不超過七十五微克，一年內每立方米不超過三十五微克。至於可吸入懸浮粒子（PM10）、臭氧等指標都會收緊，而二氧化硫、二氧化氮和鉛的標準更會提升至世衛的最高指引。

預計 2014 年實施

政府建議，將新修訂的《空氣污染管制條例》交予立法會於下年度審理，預計二〇一四年實施，並每五年檢討一次指標。為起帶頭作用，政府會在新條例未實施前，要求尚未進行環評研究的工程，以新指標作為基準，而正進行環評研究的項目，則會視乎進度而決定是否採用新指標。若已獲發環境許可證的項目需要作出更改，在實施新修訂後三十六個月過渡期，可沿用現有的指標，建議已獲行會通過。

環境局局長邱騰華表示，新指標與歐盟及美國相若，考慮到香港的實際情況，不宜一下子將所有



▲邱騰華（右）表示，考慮到香港的實際情況，不宜一下子將所有標準提升至世衛的最高指引。圖左為王倩儀

本報記者
黃洋港攝

標準提升至世衛的最高指引，「即使係世界上對空氣質素最嚴謹嘅地方包括歐盟，到今日為止都未完全採納世衛最終標準」。至於會否擔心基建工程紛紛趕於新指標實施前提交環評報告，環境局常任秘書長王倩儀表示，當局會按法例的標準去審視。

港府帶頭沿用新指標

收緊空氣質素指標意味建築要求增加，工程成本亦將會增加，當中機場第三條跑道等政府斥資的工程，有可能會根據新指引作環評研究，建造成本勢將增加。機管局發言人表示，對新指標表示支持，若政府批准落實建議，機管局會在進行環評研究時，會採用新空氣質素指標，作為進行空氣質素影響評估的基準。發言人稱，機管局會在環評過程中，探討一切可行措施，包括緩解措施等，以應對有

關問題。

至於政府的工程會受到多大程度的影響，發展局發言人估計，發展局下已展開法定環評研究的工程項目，環評程序可在新標準生效前完成並取得環境許可證，但仍未進行環評研究的新工程，當局盡量以新空氣質素指標作為它們的規劃和設計標準，因此並無工程需要重新進行環境影響評估。

工程師學會會長陳福祥表示，現時不少工程對空氣質素都有一定要求，如控制微細懸浮粒子，都有用灑水等方法減低，只是未有加入量度，因此收緊指標對工程成本和進度的影響不大。前工程師學會會長梁廣瀨估計，受影響的以政府工程為主，但認為公眾需要作出平衡，若要有好的空氣質素便要作出犧牲，「每樣嘢都有代價，今次政府亦都係回應咗市民嘅訴求」。

新舊空氣指標比較

污染物	平均時間	現行指標 (微克/ 立方米)	新指標 (微克/ 立方米)
二氧化硫	10分鐘	--	500+
	24小時	350	125*
可吸入懸浮粒子(PM10)	24小時	180	100#
	1年	55	50#
微細懸浮粒子(PM2.5)	24小時	--	75*
	1年	--	35*
二氧化氮	1小時	300	200+
	1年	80	40+
臭氧	8小時	240	160*
一氧化碳	1小時	30,000	不變+
	8小時	10,000	不變+
鉛	1年	1.5	0.5+

註：*世衛中期目標 1

#世衛中期目標 2

+世衛空氣質素指引

資料來源：環境局

何謂「PM2.5」

PM，英文全稱為 Particulate Matter（懸浮粒子）。所謂的「PM2.5」，即是污染物直徑只有二點五微米（一微米等於一百萬分之一米），直徑還不到人的頭髮絲粗細的二十分之一。科學家用 PM2.5 表示每立方米空氣中這種顆粒的含量，這個值越高，就代表空氣污染越嚴重。由於這些顆粒物太輕，很難自然沉降到地面上，而是長期漂浮在空中，可直接進入人體肺部深處，較一般可吸入懸浮粒子更具殺傷力。有專家表示，由於顆粒太小可以直達進入呼吸系統深部、細支氣管、肺泡甚至血液系統，對人體健康傷害很大。

市民看法

絕對有參考價值

林小姐：

「有新指標當然是好事，指標與國際接軌，有絕對的參考價值，現時香港的大型基建需要再作環境評估，令成本上升或要由政府及市民負擔，不過我覺得有指標對香港的影響深遠，所以即使成本提高，或由市民負擔亦十分值得，假如真的有指標作用，有措施保障到市民健康，這些環評成本相信不會太高，市民睇少幾次醫生都已經抵抗。」

希望有措施配合

姚先生：

「有個國際認可的參考指標總好過無，雖然仍低於世衛指標，但此舉亦反映了政府有聽取市民聲音，至少踏出了第一步，不過香港的空氣污染嚴重，數據不能根治問題。早年香港各區亦已經有空氣監察站，但市民只可以知道當日的空氣狀況，希望政府有相關措施配合，當知道香港空氣轉差時，要有相應措施去解決問題。」

