

建議的排放管制措施 可減少的排放量

(i) 2006 年基準排放總量(公噸)

行業	二氧 化硫	氮氧 化物	可吸入 懸浮 粒子	揮發性 有機 化合物
電力	66,000	41,800	1,860	416
運輸	5,170	43,520	2,330	8,645
車輛	956	21,800	1,810	8,080
海運(括號內的數字為本地船隻 的基準排放總量)	3,920 (682)	16,700 (3994)	499 (179)	304 (91)
空運	294	5,020	21	261
工業及其他	2,660	9,530	1,675	32,198
合計	73,830	94,850	5,865	41,259

(ii) 建議第一階段排放管制措施

		可減少的排放量(公噸)			
		二氧化硫	氮氧化物	可吸入懸浮粒子	揮發性有機化合物
排放上限及管制					
1	增加本地天然氣發電比例至50%及新增減排裝置[1]	13,402	25,225	523	0
2	提早淘汰舊式／污染嚴重的車輛（歐盟前期、歐盟 I 期及歐盟 II 期商業柴油車及專營巴士）	0	3,102	300	184
3	加快引進符合最新歐盟標準取代歐盟 III 期商業柴油車輛	0	743	75	24
4	推廣使用混合動力／電動車輛或其他性能相若的環保車輛（20%私家車及 10%專營巴士）	15	216	7	173
5	要求本地船隻使用超低硫柴油	675	0	18	0
6	要求本地船隻採取脫硝裝置	0	304	0	0
7	採用電氣化的空運地勤支援設備	85	759	21	67
8	管制非道路使用的車輛／設備的廢氣排放	4	950	239	326
9	加強管制揮發性有機化合物	0	0	0	700
交通管理					
10	設立低排放區	註 ^[2]	註 ^[2]	註 ^[2]	註 ^[2]
11	設立不准車輛進入區／行人專用區	註 ^[2]	註 ^[2]	註 ^[2]	註 ^[2]
12	重整巴士路線	4	156	7	9
基建發展和規劃					
13	擴大鐵路網絡	17	501	46	207
14	連接主要公共交通樞紐的單車徑網絡	0.1	2.3	0.1	0.1
提高能源效益^[3]					
15	強制實施《建築物能源效益守則》	151	256	8	3
16	家用電器能源效益標準	84	142	4	1
17	採用發光二極管或其他效能相若的產品作交通信號／街道照明	3	5	0.1	0
18	推廣植樹／綠化屋頂 ^[4]	註 ^[4]	註 ^[4]	註 ^[4]	註 ^[4]
19	在啓德發展區設立區域供冷系統	6	16	0.5	0.2

第一階段措施推行後基準排放總量(公噸)

行業	二氧化硫	氮氧化物	可吸入懸浮粒子	揮發性有機化合物
電力	11,718	17,375	737	420
運輸	4,910	38,048	1,933	6,040
車輛	263	9,354	1,262	5,257
海運	4,263	21,380	658	436
空運	384	7,314	13	348
工業及其他	12	3,658	385	23,104
合計	16,640	59,080	3,055	29,564

(iii) 建議第二階段排放管制措施

		可減少的排放量(公噸)			
		二氧化硫	氮氧化物	可吸入懸浮粒子	揮發性有機化合物
排放上限及管制					
20	增加本地天然氣發電的比例至75%及新增減排裝置(第一階段措施以外的新增措施)	5,163	5,761	178	0
21	增加可再生能源的比例(2%風能)	502	852	25	8
22	推廣使用混合動力/電動車輛或其他性能相若的環保車輛(30%私家車、15%巴士(包括專營巴士)、15%輕型貨車、15%重型貨車)(第一階段措施以外的新增措施)	40	849	79	174
23	要求遠洋輪船及本地船隻使用超低硫柴油(第一階段措施以外的新增措施)	2,392	1,145	15	0
24	要求遠洋輪船及本地船隻採取脫硝裝置(第一階段措施以外的新增措施)	0	7,153	0	0
25	採用電動化的岸上供電系統	377	2,361	297	404
26	收緊空運廢氣排放標準	0	3,587	0	0
27	進一步加強管制揮發性有機化合物	0	0	0	4,870
交通管理					
28	在港島北實施電子道路收費/交通擠塞收費計劃	註 ^[5]	註 ^[5]	註 ^[5]	註 ^[5]
29	削減中區泊車位(25%)以限制汽車使用量	註 ^[6]	註 ^[6]	註 ^[6]	註 ^[6]
提高能源效益^[3]					
30	設立區域供冷系統(在現有地區的覆蓋率為35%，在其他新發展區的覆蓋率為90%)	120	197	5.5	1.9

第二階段措施推行後基準排放總量(公噸)

行業	二氧化硫	氮氧化物	可吸入懸浮粒子	揮發性有機化合物
電力	6,053	10,762	534	412
運輸	2,861	28,317	1,760	5,442
車輛	270	9,722	1,284	4,900
海運	2,124	13,450	457	122
空運	466	5,145	19	421
工業及其他	11	3,682	386	18,865
合計	8,925	42,761	2,679	24,719

(iv) 建議第三階段排放管制措施

		可減少的排放量(公噸)			
		二氧化硫	氮氧化物	可吸入懸浮粒子	揮發性有機化合物
排放上限及管制					
31	增加本地天然氣發電比例至100% (第二階段措施以外的新增措施) [7]	6,553	7,430	270	0
32	50%核電及 50%天然氣 (方案與基本方案(75%天然氣) 相比) [7]	6,554	8,422	381	210
33	推廣使用混合動力／電動車輛或其他性能相若的環保車輛 (50%私家車、50%巴士 (包括專營巴士)、50%重型貨車、50%輕型貨車) (第二階段措施以外的新增措施)	63	789	42	232
34	車輛通行證配額計劃 (減少約50%私家車及 50%電單車)	28	93	3	119
35	使用氫能電池車輛或其他性能相若的車輛 (40%的滲透率)	140	2,778	94	1,453
基建發展和規劃					
36	運送跨境貨品的鐵路	1	11	1	9

第三階段措施推行後基準排放總量(公噸)

行業	二氧化硫	氮氧化物	可吸入懸浮粒子	揮發性有機化合物
電力	0	2,340	153	202
運輸	3,952	29,515	1,894	4,000
車輛	101	5,466	1,195	3,276
海運	3,385	18,904	680	303
空運	466	5,145	19	421
工業及其他	10	3,770	391	20,083
合計	3,962	35,626	2,437	24,285

註：

- [1] 其他可能的新增排減措施包括加強現有的燃煤機組的脫硝裝置的效能。然而，改裝現有的燃煤機組的脫硝裝置的技術和財務的可行性尚未確立，還要和有關電力公司進行更詳細的研究。
- [2] 由於措施主要涉及把某處的排放量轉移到別處，可減少的排放量不大。
- [3] 效益包括物質損失，節約能源，急性和慢性健康的效益。第 15、16、17 和 19 項策略的效益主要為節約能源，而並非健康效益。提高能源效益措施令排放量減少，是因為電力需求減少。為審慎起見，實際排放總量並未包括有關措施所減少的排放量。
- [4] 建議措施有助減低城市熱島效應，令空氣污染物加速消散。當局並無本地可減少排放量和成本的資料。估計是基於海外數據，為百份之十的市區進行綠化屋頂。
- [5] 採用電子道路收費策略會連帶改善空氣質素。可減少的排放量不大。電子道路收費策略會附帶改善空氣質素。這裡只計算有關效益。建議電子道路收費計劃的估計成本約為 10 億元(包括為現有車輛安裝車內儀器)，每年經常成本約為 2 億元。
- [6] 由於措施主要涉及把某處的排放量轉移到別處，可減少的排放量不大。
- [7] 增加本地天然氣發電的比例至 100%”與“50% 核電及 50% 天然氣”兩個方案只可擇其一，預料只會採用其中一種方案。