

今日香港 + 能源科技與環境

香港戶外燈光專責小組自2011年8月成立後，曾建議就光污染立法，但環保署聞風未動，只在2016年4月推行自願性質的《戶外燈光約章》。現在逾4,800個物業或商舖簽署此約章，承諾晚上11時或午夜12時到早上7時，關掉對戶外環境有影響的裝飾、宣傳或廣告燈光裝置，並於晚上11時關掉用作裝飾、宣傳或廣告用途的動態燈光裝置，包括影視幕牆。不過，約章出台後，戶外燈光的投訴數字不跌反升，令人質疑其成效。因此，有意見認為，香港應仿效其他城市就規管戶外燈光引致光滋擾而出台相應的法例。 ■ 特約資深通識科作者：林曦彤



香港的夜污染嚴重。 資料圖片

強光太滋擾 午夜請熄燈

今日香港 + 現代中國 + 全球化 + 能源科技與環境

1. 細閱以下資料：

資料A：香港過去五年涉光污染的投訴數字

項目	戶外燈光投訴	戶外影視設施投訴
2012年	225宗	12宗
2013年	259宗	10宗
2014年	229宗	12宗
2015年	256宗	28宗
2016年	337宗	38宗

資料來源：綜合本港報刊、環保署



有人擔憂限制戶外燈光，可能會影響香港的夜景。 資料圖片

資料B：香港《戶外燈光約章》的內容

基本內容：
環境局在2016年推出《戶外燈光約章》，邀請戶外燈光裝置的擁有人及負責人，在預定時間(即晚上11時或午夜12時至翌日早上7時)關掉對戶外環境有影響的裝飾、宣傳或廣告燈光。
適用範圍：
1. 用作裝飾、宣傳或廣告用途的燈光裝置。
2. 不論燈光裝置是在室內或室外，若燈光裝置用於照射戶外環境，都需預設時間關掉。
3. 宣傳或廣告用途的燈光裝置包括店舖招牌和廣告招牌，例如以射燈照明的招牌和燈箱招牌等，以及戶外影視幕牆等。
4. 裝飾燈飾，包括建築物外牆和特徵照明等。
5. 樓上招牌及廣告牌：設置於大廈一樓及以上樓層的招牌，包括大廈天台的招牌及廣告牌。即使有關店舖(不論這些店舖位

於地面或建築物一樓以上的樓層仍然運作)，也應在預設時間關掉。
6. 所有用作裝飾、宣傳或廣告用途的動態燈光裝置，例如閃動招牌和影視幕牆等，應在晚上11時後關掉。若閃動招牌屬於地面店舖招牌，而該店舖在預定時間仍然運作，該閃動招牌應在晚上11時後轉為靜態模式。

資料來源：綜合本港報刊

資料C：各地規管戶外燈光措施

美國紐約市和洛杉磯

法例規管燈光裝置耗電限值，而非亮度。

英國倫敦

有光滋擾法例，當局有權消除滋擾。引用國際參考標準，違法者可被判處監禁或罰款。此外，把城市分為不同照明區域，各區

設不同燈光「宵禁時間」。新戶外燈裝置，須向地方當局取得批核。使用泛光燈時，地方當局須確保該處不受過強的燈光影響。

澳洲悉尼

法例規定私人發光標誌及戶外燈飾須獲市議會同意及符合標準。

德國法蘭克福

法例規定容許照度及亮度，並限制深夜時的限值；當局可禁止違規裝置。

中國上海

法例訂明戶外燈光裝置「不能影響附近居民的正常生活」，當局有權消除滋擾。

資料來源：綜合本港報刊

想一想

(a) 參考資料，香港《戶外燈光約章》的實施會引發哪些持份者之間的衝突？試加以解釋。

(b) 有意見認為「香港政府立法規管燈光管制會削弱本港的旅遊吸引力」。你在多大程度上同意這說法？參考資料及就你所知，解釋你的答案。

2. 細閱以下資料：

資料A：香港電動車分類和數目(輛)#

車種	登記	領牌
電單車	50	39
私家車	3304	3244
的士	9	9
九巴及城巴巴士	5	5
其他非專屬公共巴士	7	7
私家巴士	3	2
私家小型巴士	4	3
輕型貨車	65	63
中型貨車	2	2
特別用途車輛	114	90
總數	3563	3464

資料來源：綜合本港報刊、運輸署
#註：截至2015年11月

資料C：「可持續交通」的概念論述

「可持續交通」又稱「綠色交通」，除了顧及流動性也同時考慮安全、人體健康、社會公平和環境，使社區經濟及整體社會發展獲得平衡，滿足可持續原則的協調規劃。主要的實踐方式包括使用潔淨燃料和車輛、綠色交通規劃(如推廣集體運輸)及減少車輛的生活方式等。最熟悉的例子莫過於電動車。

然而，在研發各種低污染交通工具以外，鼓勵使用集體運輸也是達至可持續交通的主要方法。至於部分先進城市則由城市規劃做起，減少路面交通，扭轉「以車為本」的思維，建設行人友善環境。這樣可鼓勵市民採用更健康、環保的交通模式，例如步行或單車；諸如擴闊行人路，設立行人專區或增加交通燈過路時間等準則，有助保障行人安全，尤其香港長者人口增多，這方面的規劃顯得更為重要。

資料來源：綜合本港報刊

資料B：香港發展電動車的主要障礙

- 行程規劃受電池容量限制**
相比汽油車每次入滿汽油可行500公里，電池電動車一般只可行約100公里至300公里，加上駕駛者擔心電池在途中耗盡而找不到充電站，是不少駕駛者不購買電動車的主要原因。
- 充電設施不完備**
由於行走模式不同，各種電動車輛所需的充電配套不一。例如私家車和的士沒有固定路線，需要一個覆蓋面廣闊的充電網絡；但巴士和專線小巴卻有固定行走路線，完成每趟行程後可返回總站補充電力。
- 電力供不應求**
廣泛採用電動車將增加電力需求，特別是商用車或每日行程較長的車輛需要補充電力，難免加重電網負荷。當整體用电量上升，機組運作時間長，電力公司長遠有可能需要提升發電能力或興建新的發電廠，以維持後備供電的比率，以確保電力供應穩定。
- 設立充電站困難**
香港市區道路狹窄，時常出現人車爭路的情況，要在街道上劃定充電位置，並在行人路上安裝充電設備，需要顧及人流和車流問題。為充電車位提供電力，也需要鑿開路面，鋪設電纜，費用昂貴之餘，工程期間也會對行人造成不便。

資料來源：綜合本港報刊



充電設施是否足夠，影響市民選擇電動車的意慾。 資料圖片

想一想

(a) 「香港政府推廣不力是電動車未能普及的最主要原因。」你是否同意這說法？參考資料，解釋你的答案。

(b) 參考資料，解釋香港發展電動車在多大程度上能促進香港達至「可持續交通」的願景。

3. 細閱以下資料：

資料A：有關香港郊野公園的數據

表一：香港郊野公園的入場人次(以十萬計)

年度	遊客(以百萬計)	收集垃圾(噸)
2012	12.9	3,700
2013	11.4	3,700
2014	11.2	3,800
2015	13.2	3,700
2016	13.0	3,400
2017	13.0	3,400

資料來源：漁農自然護理署

#註：2015年9月起漁農自然護理署推廣郊野公園「自己垃圾自己帶走」，路徑上半數的垃圾箱及回收箱已被移除，促使市民到郊野公園後帶走垃圾，以免加重維持郊野公園清潔的負擔。

資料B：對香港開發郊野公園的看法

香港政府應否開發郊野公園應對公眾住屋需要？

持份者	立場	理據
政府	應該	現時房屋供應短缺，樓價及房租高企，郊野公園佔地廣闊，從中運用部分土地建屋，比保留郊遊用途更能回應市民的基本生活所需；郊野公園主要屬政府土地，收地時面對業權阻力較小，行政成本較低。
環保團體及部分市民	不應該	大部分郊野公園設在山地斜坡上，建屋需要開山劈石，開發難度極高，加上欠缺交通及基建配套，不適合發展住宅；為保護自然生態及市民休憩用地，政府應先善用使用率低或閒置的棕土、軍營及高爾夫球場等建屋。

資料來源：漁農自然護理署

資料C：對香港郊野公園價值的評論

郊野公園是城市規劃的一部分，可作為城市中的緩衝區，不但美化城市面貌，同時為大眾提供休閒康樂和戶外教育設施，包括休憩、遠足、漫步、健身、燒烤、短途旅行及露營，有助舒展身心，促進家庭及社交關係。社會上任何人都可免費共享這個公共空間，惠及不同階層市民。香港64%的樹林、56%的灌叢和41%的草地都在郊野公園之內，樹木可吸收二氧化碳，抵消部分溫室氣體，舒緩全球暖化。

郊野公園也有多達500多種鳥類、50多種哺乳類動物、約80種爬蟲類動物及逾20種兩棲類動物。同時，約八成的郊野公園土地與水塘集水區重疊，是內地供水以外的主要水源。因此，設立郊野公園可保護水土資源，為野生動物提供棲息地，市民也可透過遊覽郊野公園及參與導賞活動培養保育意識。

資料來源：綜合本港報刊

想一想

(a) 根據資料A，描述香港郊野公園數據所呈現的趨勢。

(b) 有意見認為「香港政府開發郊野公園應對公眾住屋需要，最終將會得不償失」。你是否同意這說法？試加以解釋。



郊野公園可保護自然生態。 資料圖片

總結

香港政府近年積極推動環保交通，電動車數量也較五年前增加近四十倍。不過，有業界人士提醒車主，電動車電池壽命平均約五年，即首批車輛電池將會陸續到期，需要更換。惟有學者批評本港未有完善的電池回收機制，或造成更嚴重的環境污染，令人擔心政府鼓勵公眾選用電動車的同時，或許仍存在更多缺失卻未獲得正視。