

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1028/03-04號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA/1

## 環境事務委員會 特別會議紀要

日 期：2004年1月14日(星期三)  
時 間：上午9時40分  
地 點：立法會會議廳

出席委員：蔡素玉議員(主席)  
朱幼麟議員, JP  
李柱銘議員, SC, JP  
黃容根議員  
劉江華議員, JP  
劉健儀議員, JP  
羅致光議員, JP  
胡經昌議員, BBS, JP

其他出席議員：陳偉業議員

缺席委員：何秀蘭議員(副主席)  
劉慧卿議員, JP  
勞永樂議員, JP  
劉炳章議員  
余若薇議員, SC, JP

出席公職人員：環境運輸及工務局

環境運輸及工務局局長  
廖秀冬博士

副秘書長(環境及運輸)E1  
張美珠女士

副秘書長(環境及運輸)E2  
周達明先生

**列席秘書** : 總議會秘書(1)1  
余麗琼小姐

**列席職員** : 助理秘書長1  
吳文華女士

高級議會秘書(1)2  
鄧曾藹琪女士

議會事務助理4  
潘耀敏小姐

---

經辦人／部門

**I. 環境運輸及工務局局長簡介行政長官的2004年施政報告**

(2004年施政報告

立法會CB(1)756/03-04(01)號文件 —— 二零零四年施政綱領 —— 環境運輸及工務局的政策措施)

環境運輸及工務局局長特別提述上述資料文件的重點，以解釋涉及環境運輸及工務局環境範疇的各項措施。

廢物管理

2. 劉江華議員對環境工業的發展未獲納入環境範疇的政策措施之內表示失望。他強調有需要提倡該等工業，以期為非熟練工人創造更多就業機會。他繼而詢問乾濕廢物分類試驗計劃的工作進展，因為成功推行該計劃可創造就業機會。

3. 主席申報利益，表明她是該項試驗計劃的籌辦人。

4. 環境運輸及工務局局長確認，政府當局對發展環境工業非常重視。但她指出，從事廢物收集及分類工作的人士主要屬自僱人士，發展任何大型廢物分類設施均可能影響他們的生計。至於乾濕廢物分類試驗計劃，環境運輸及工務局局長表示，該計劃的主要目的是測試這種可供選擇的廢物回收方式的可行性及成本效益。由於這是一項試驗計劃，其創造的就業機會不多。不過，該計劃的中期結果顯示，由於廢物分類屬厭惡性工作，相

關從業員的流動率甚高，只有很少人願意從事該工作。鑒於該試驗計劃的成敗取決於參與住戶的多寡，現時的20%參與率須予提高。為此，政府當局會加強宣傳該計劃，以鼓勵更多人士參與。政府當局亦會就廢物收集的配套安排與大廈管理公司及廢物收集公司聯繫，以期把乾濕廢物分類所招致的額外成本減至最低。待該項試驗計劃於2004年3月結束後，政府當局會就把乾濕廢物分類的可行性及成本效益進行檢討。

5. 劉江華議員質疑應否推廣該試驗計劃，因為其成果並非十分令人鼓舞。環境運輸及工務局局長表示，雖然該試驗計劃未能一如預期為非熟練工人創造更多就業機會，但鑒於經分隔的乾廢物已透過公開招標出售予循環再造商，足以證明經妥為分類的可再造物料具有商業價值。政府當局會繼續推廣廢物回收，以促進本港回收業的發展，並正尋求與工業貿易署(下稱“工貿署”)合作，把環保工業納入工業邨之內。就工貿署擔心在工業邨大規模經營廢物回收會造成環境滋擾，政府當局已向工貿署保證，與乾廢物分類有關的環境問題不大。與此同時，政府當局亦會要求地政總署物色一些鄰近碼頭的交通方便地點，並以短期租約形式租予環保工業，以便循水路運送可再造物料。

6. 胡經昌議員詢問，焚化廢物會否是廢物管理方案之一。環境運輸及工務局局長表示，長遠而言，政府當局需要設置大型廢物處理設施，以減少因不能循環再造而須棄置的廢物的體積。因此，焚化技術會是當局其中一個考慮的方案。值得注意的是，隨着近年科技不斷發展，與焚化廢物相關的環境問題(包括產生二噁英)已可透過妥善監管而獲得解決。日本及歐洲所採用的焚化爐均可符合最嚴格的空氣質素指標。

7. 主席不反對焚化廢物，但鑒於整體廢物管理策略尚在制訂之中，因而對採用焚化方法表示有所保留。她強調，應在用盡現有一切方法(包括把廢物循環再造及回收)後，才以焚化廢物作為最後的選擇。主席提述台灣方面的經驗，表示台灣減少及循環再造廢物的措施非常奏效，當地的焚化爐無須全力運作，她因此認為，如果本港制訂有效的措施，將廢物減少及循環再造，便可能無須大規模焚化廢物。她進一步指出，採用哪類焚化爐取決於廢物的成分，而廢物的成分或會受乾濕廢物分類影響。環境運輸及工務局局長澄清，焚化廢物只是眾多可行方案之一。雖然香港每日須予處理的都市固體廢物數量約為9 000公噸，但政府當局只擬考慮每日可處置500公噸廢物的技術。此舉一方面較具彈性，另一方面又可釋除有關設置規模過大的焚化爐的疑慮。

## 污水

8. 環境運輸及工務局局長在回應胡經昌議員就淨化海港計劃工作進度提出的問題時表示，政府當局會就國際專家小組對淨化海港計劃餘下各期工程建議的4個方案諮詢公眾。黃容根議員詢問，興建佔地較少的污水處理廠所額外需要的12公頃土地會否以填海方法取得。環境運輸及工務局局長證實，昂船洲有現成土地可供使用，無須進行填海。她進一步解釋，在有關文件中訂明土地需求，是要讓市民清楚知道，即使採用像生物曝氣濾池此類佔地較少的污水處理技術，政府當局仍需增撥土地。

## 噪音

9. 陳偉業議員指出，交通噪音問題一直嚴重影響香港的生活質素。儘管政府當局於過去多年曾就緩減交通噪音進行多項顧問研究，但至今尚未採取積極行動對付該問題。鑒於本年度的施政報告內並無任何有關推行緩減交通噪音措施的時間表，他詢問這是否因為財赤增加所致，以及若非此因，政府當局能否就推行時間表作出保證。

10. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)E2(下稱“環境運輸及工務局副秘書長E2”)解釋，政府當局對交通噪音的政策並無改變。就涉及建造新路或重建現有道路的工程計劃而言，如果相關工程屬於《環境影響評估條例》(第499章)所指的指定工程項目，政府當局便會進行環境影響評估，以評核噪音的影響。另一方面，在技術上可行的情況下，政府當局會使用低噪音物料鋪路，以減少噪音造成的影響。路政署進行的鋪路計劃預計會於一年半的時間內完成，並會利用現有的資源在道路上加裝隔音屏障；然而，相關的諮詢結果顯示，提供隔音屏障有時亦會遭到反對，粉嶺公路的個案就是其中一例。路政署會考慮隔音屏障及其他緩減交通噪音措施的成本效益，然後決定應採用哪個方案，並會研究以其他中期措施(例如交通管理措施)減低交通噪音的可行性。他向委員保證，政府當局會致力以其現有資源減少交通噪音。

## 空氣

11. 劉健儀議員對鼓勵車主提早以石油氣小巴或電動小巴取替柴油小巴的資助計劃反應冷淡表示關注。該資助計劃的推行未有像石油氣的士計劃般取得空前成功，自2002年8月推出以來，只有600至700部柴油公共小

巴轉為石油氣小巴。反應欠佳可能是因為許多公共小巴是行走固定路線，因而在加氣方面存有困難。此外，石油氣小巴的技術可行性亦備受關注。鑒於取替柴油公共小巴的工作進展緩慢，而柴油公共小巴在公共交通工具中佔有相當比重，政府當局或會難以達致其在1999年施政報告中所作承諾，將本港汽車排放的廢氣減至預期的水平。

12. 環境運輸及工務局副秘書長E2表示，上述資助計劃只是1999年施政報告就減少本港汽車排放的廢氣所公布的全面計劃的一部分。除該項資助計劃外，尚有其他多項措施，例如石油氣的士計劃、為歐盟前期型號柴油車輛加裝減少廢氣的裝置、對新登記的車輛實施歐盟III期廢氣排放標準，以及提高對排放黑煙的車輛的定額罰款。政府當局預期該計劃到2005年年底時，可把汽車排放的微粒及氮氧化物分別減少80%及30%。各項措施實施至今，汽車排放的微粒及氮氧化物已分別減少63%及28%。政府當局有信心在2005年年底時達致預期的目標。他補充，將該項資助計劃與石油氣的士計劃直接比較並不恰當，因為前者屬自願性質，後者則屬強制執行。雖然轉用石油氣的柴油公共小巴的實際數目只為700部左右，但現時距離資助計劃結束尚有一段很長時間。在目前的經濟情況下，公共小巴車主或傾向於盡用其車輛的使用壽命，然後才轉用新車輛。直至目前為止，約有80%的新登記公共小巴是石油氣小巴。鑒於每公升柴油的價格約為7.6元，而每公升石油氣的價格則為2元至2.3元，兩者的價格存有差異，因此，政府當局對於有更多車主會在資助計劃結束前轉用石油氣車輛表示樂觀。至於提供優惠以鼓勵轉用歐盟III期型號柴油小巴的建議，環境運輸及工務局副秘書長E2解釋，轉用歐盟III期型號柴油車輛不能達致減少微粒排放量的目標，因為相對於石油氣型號車輛幾近於零的微粒排放量而言，前者的微粒排放量仍然偏高。此外，由於不准入口污染程度較大的歐盟II期型號柴油車輛是香港一項政策決定，較新款及較環保的歐盟III期車輛是唯一可供車主選用的柴油型號車輛。因此，政府當局看不到為何需要提供優惠，以鼓勵轉用該類車輛。

13. 鑒於有意見主張採用歐盟III期柴油型號車輛作為公共巴士，劉健儀議員對政府當局拒絕提供資助以鼓勵轉用該類車輛表示失望，並補充表示，部分公共小巴車主就是因為其行走的固定路線沿途沒有石油氣加氣站，因而未能轉用石油氣。主席亦擔心政府會在轉用石油氣車輛的計劃結束後向石油氣徵稅。環境運輸及工務局局長表示，儘管政府當局提供了資助計劃，但部分公

共小巴車主仍未有轉用石油氣型號車輛，其中一個原因是他們無法負擔所需費用。不過，柴油與石油氣的價格差異有助鼓勵轉用石油氣車輛。政府當局亦會繼續研究是否可以提供更多石油氣加氣站，以方便用家。

14. 胡經昌議員詢問，政府當局會否考慮提倡使用較環保但卻較昂貴的混合式車輛。環境運輸及工務局局長表示，鑒於本港對混合式車輛的需求龐大，買家最低限度須等候4至6個月才能取得其訂購的車輛，實無須提供資助以作鼓勵。市民願意支付較高價錢購買混合式車輛的原因，是該類汽車消耗較少燃料及較為環保。羅致光議員察悉，近期一項調查顯示，在燃料方面節省的金錢並未能抵銷混合式車輛的高昂售價。因此，在嘗試推廣使用較環保的車輛時，當局應考慮提供優惠(例如降低汽車首次登記稅)，以鼓勵轉用相關車輛。環境運輸及工務局局長重申，由於混合式車輛的需求量遠超過其供應量，未必有需要提供優惠以鼓勵轉用該類車輛。儘管如此，政府當局會密切留意國際間在混合式車輛方面的最新發展。

#### 能源

15. 羅致光議員詢問有何方法鼓勵在香港更廣泛應用可再生能源。環境運輸及工務局局長表示，政府當局已獲兩家電力公司同意，承諾各自安裝一部具生產規模的風力渦輪(600千瓦電壓)，藉此向公眾示範及評估該技術，這是兩家電力公司的《管制計劃協議》中期檢討的成果之一。

#### 自然保育

16. 黃容根議員表示，鑒於近期發生涉及損害東涌河環境、非法捕魚及偷取稀有植物等事件，政府當局有需要制訂一項較全面的自然保育政策。他尤其關注現時欠缺妥當執法行動對付在海岸公園內未經許可捕魚的問題。環境運輸及工務局局長表示，環境運輸及工務局現正與民政事務總署及地政總署緊密合作，以修復東涌河受影響的河段。在未經許可捕魚方面，水警及漁農自然護理署正採取執法行動，並與內地各有關當局商討打擊該等罪行的措施。

#### 公眾參與

17. 胡經昌議員認為，政府當局應加強宣傳工作，以鼓勵市民參與保護環境。鑒於環保企業獎已成功鼓勵不少企業和機構參與環保工作，而廢物循環再造運動亦

提高了公共屋邨和私人屋苑的居民對環保工作的參與程度，他認為政府當局應提供更多環保措施，把廢物循環再造及回收再用。此舉亦與海外的做法一致。環境運輸及工務局局長同意有需要教育市民及令其參與環保工作。雖然市民的環保意識已有所提高，但政府當局會透過環境保護運動委員會繼續進行宣傳工作，並尋求與商業機構合作，以取得可持續的發展。至於環保措施方面，環境運輸及工務局局長表示，除提供各種誘因，藉以減少廢物及把廢物循環再造外，政府當局亦正就產品責任及該項責任對消費者及相關行業的影響進行研究。

## II. 其他事項

18. 議事完畢，會議在上午11時結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2004年2月18日