

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1883/03-04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 會議紀要

日 期：2004年4月26日(星期一)
時 間：下午2時30分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：蔡素玉議員(主席)
何秀蘭議員(副主席)
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
勞永樂議員, JP
余若薇議員, SC, JP

缺席委員：劉慧卿議員, JP
劉炳章議員

出席公職人員：議程第IV項

環境運輸及工務局

副秘書長(環境及運輸)E1
張美珠女士

首席助理秘書長(環境及運輸)E2
黃珍妮女士

環境保護署

助理署長(廢物及水質)
黃耀錦先生

首席環境保護主任(廢物及水質監理)
胡定康先生

海事處

助理處長／策劃及海事服務(署任)
廖漢波先生

總經理／海事服務
黎禹華先生

議程第V項

環境運輸及工務局

副秘書長(環境及運輸)E1
張美珠女士

首席助理秘書長(環境及運輸)E2
黃珍妮女士

環境保護署

助理署長(廢物設施)
陳英儂博士

房屋署

助理署長
馬亢思雲女士

土木工程署

總工程師／海港工程
陳志恩先生

規劃署

助理署長／都會區(署任)
凌嘉勤先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
余麗琼小姐

列席職員 : 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. 通過會議紀要

(立法會CB(1)1582/03-04號文件 —— 2004年3月22日
會議的紀要)

2004年3月22日會議的紀要獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

2. 委員察悉，事務委員會自上次會議後並無發出任何資料文件。

III. 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1587/03-04(01)號文件 —— 跟進行動一覽表
立法會CB(1)1587/03-04(02)號文件 —— 待議事項一覽表)

3. 委員同意按政府當局所提建議，在訂於2004年5月24日舉行的下次會議討論“為歐盟前期柴油車輛安裝排放消減裝置”。

4. 主席建議討論用以評估土地生態價值的計分制度。何秀蘭議員則提議討論財利船廠清拆工程及制訂土地污染政策的進度。委員同意要求政府當局就該等事項提交進度報告，以便委員可決定在下次會議應討論哪個事項。

5. 主席補充，事務委員會可能在2004年5月舉行一次特別會議，就“淨化海港計劃的各項試驗和研究”進行討論。

IV. 船隻產生的廢油

(立法會CB(1)1587/03-04(03)號文件 —— 政府當局提交的文件)

6. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)E1(下稱“環境運輸及工務局副秘書長E1”)特別提述上述資料文件的要點，向委員簡介有關為本地船隻推行的廢油回收計劃的最新發展。

7. 對於在香港仔避風塘為本地船隻(主要是漁船)試行提供免費收集廢油的服務，朱幼麟議員認為，該項服務反應欠佳，主要原因是服務地點對本地船隻不便。因此，政府當局有需要就方便收集和處置廢油的其他方法(例如提供膠袋或容器)諮詢船隻經營者。環境運輸及工務局副秘書長E1同意透過海事處及漁農自然護理署諮詢船隻經營者，但同時亦指出，免費收集廢油服務的使用量偏低，其中一個原因是大多數漁船在香港以外的海域作業，其經營者會在船隻維修期間，於其他地方(例如內地)處置廢油。

8. 主席亦對非法傾倒來自陸上來源的廢油的問題表示關注。舉例而言，部分廢物產生者可能試圖把廢油置於容器內，然後棄置於堆填區，以迴避支付高昂的處理費。她詢問來自陸上來源的廢油數量及非法傾倒的廢油數量，該等數量可透過從香港進口的燃油數量中減去經處理或循環再用的廢油數量而計算出來。首席環境保護主任(廢物及水質監理)表示，在2003年收集的12 000公噸廢油中，約有600公噸由本地船隻產生，其餘則來自陸上來源。廢油的處置受《廢物處置條例》(第354章)所規管，現時並無證據顯示非法傾倒廢油構成嚴重問題。應委員的要求，政府當局答應提供比對耗油量與廢油產生量的統計資料，並提供分項數字，說明分別在持牌的私營化學廢物處置設施被循環再造和在化學廢物處理中心處理及處置的廢油數量(包括經循環再造程序後被送往化學廢物處理中心處理及處置的殘餘廢油)。

政府當局

9. 鑒於政府一直對處理廢油作出沉重補貼，主席認為有需要向廢物產生者增收處理費，一方面可防止濫用補貼，另一方面又可貫徹污染者自付的原則。胡經昌議員提出相若的意見，並表示擔心部分廢物產生者可能利用政府的補貼把廢油進口處理。因此，政府當局應採取措施，防止出現該類濫用補貼的情況。環境運輸及工務局副秘書長E1回應時表示，在化學廢物處理中心處理廢油的費用約為每公噸8,000元，但政府當局只向廢物產生者收取大約每公噸2,950元的費用，僅能收回30%的成本。此舉不符合污染者自付的原則。政府當局將會檢討

收費水平，並會進行研究，以確定應一次過抑或分階段增加收費。一俟定出建議的收費水平，當局將會儘快諮詢委員及各相關行業。至於進口廢油的問題，環境運輸及工務局副秘書長E1表示，《廢物處置條例》把廢油列為化學廢物，對其收集和處置加以規管並實施發牌管制。她向委員保證，政府當局會密切監察有關情況，防止補貼被濫用。

10. 何秀蘭議員表示，政府當局對傾倒廢油(尤其是船廠傾倒廢油)的監察絕不足夠，以致出現如財利船廠個案的嚴重土地污染問題。她認為政府當局應採取更多積極進取的措施，例如經常進行實地視察及檢測泥土樣本，藉以監察船廠的運作情況。她繼而詢問政府當局將會對鴨脷洲各間船廠採取甚麼措施，以及有何措施處理中區填海工程區內因天星碼頭的運作而積聚於海床的廢油。

11. 環境保護署助理署長(廢物及水質)解釋，《船舶及港口管制條例》(第313章)禁止船隻在海上非法傾倒廢油。此外，《廢物處置條例》把廢油列為化學廢物，對其收集和處置加以規管並實施發牌管制。政府當局採取“由始至終”監管的方法處理按運載記錄制度獲環境保護署(下稱“環保署”)發牌的私人收集商所收集的廢油，並把廢油運至化學廢物處理中心或持牌的私營化學廢物處置設施分別作處理或循環再用。為船隻提供保養維修服務的船廠須向環保署登記成為廢物產生者，並須受發牌條件管制，而環保署亦會進行定期巡查。船廠經營者如不遵守發牌條件，將會遭受檢控。環境保護署助理署長(廢物及水質)補充，由於現時討論的議題是“船隻產生的廢油”，他手頭上並無關於土地污染的資料。但他答應找出更多據稱與天星小輪的運作有關的污染問題的資料，然後把所需資料提交予委員。

政府當局

V. 避免和盡量減少私人建築工程產生拆建物料的措施

(立法會CB(1)1587/03-04(04)號文件 —— 政府當局提交的文件)

12. 環境運輸及工務局副秘書長E1特別提述上述資料文件的要點，當中載述有關避免和盡量減少私人建築工程產生拆建物料的措施。

13. 鑒於2003年的物業市道遠較1995年的物業市道疲弱，劉健儀議員質疑為何在2003年產生的拆建物料數量較1995年還要多。土木工程署總工程師／海港工程(下稱“土木工程署總工程師”)解釋，2003年的拆建物料數量

政府當局

較多，是因為在佐敦谷及彩雲道的房屋工程產生了600萬至800萬立方米的挖掘物料。該等挖掘物料有部分已被循環再造為建築物料，供建造工程使用。劉議員表示，此情況如果屬實，政府當局文件第2段關於拆建物料數量的資料便有誤導之嫌，因為樓宇建築工程通常不會產生挖掘物料。她認為政府當局不應誇大廢物的數量，試圖以之作為理據，證明有需要收取堆填區費用。就此，委員要求政府當局就過去數年拆建物料產生的趨勢提供較明確的資料。

14. 就載於上述文件第10段的作業備考，劉健儀議員詢問，要求承建商提交廢物管理計劃是否一項強制性的規定，而相關計劃會否達致減廢目標。土木工程署總工程師解釋，屋宇署發出的作業備考提議認可人士及結構工程師建議其客戶要求承建商提交廢物管理計劃(該等計劃是用以確保在施工期間採取減少拆建物料的措施的有用工具)。然而，此舉絕非強制性的規定。對於被認為是無可避免的建築物拆卸工程，政府一直力勸私人發展商及其承建商仔細策劃整體工序，以期盡量減少須棄置的拆建物料。土木工程署最近得到一所私人建築公司合作，在拆卸鰂魚涌兩座棄置工業大廈時，採用選擇性拆卸方法。

15. 羅致光議員察悉，市區重建局(下稱“市建局”)也答應在進行重建計劃時，盡量採用選擇性拆卸方法。他詢問選擇性拆卸方法是否獲建造行業接受；若然，政府當局是否應該提供誘因，鼓勵採用該項安排，使其成為獲納入各條建築物規例的常規做法。土木工程署總工程師解釋，選擇性拆卸方法須就拆卸次序作出規劃，以便將拆建物料分開及篩選分類。不能循環再用的物品(例如窗和門)會先被拆除及棄置於堆填區，餘下的混凝土結構繼而亦會被拆卸，然後循環再造為建築物料使用。由於選擇性拆卸方法能有效減少堆填區的廢物量，儘管需耗用較多時間及資源，政府亦會游說建造行業(包括地產建設商會及香港建築師學會)合作，在其建築物拆卸工程中採用選擇性拆卸方法。環境運輸及工務局副秘書長E1表示，《2003年廢物處置(修訂)(第2號)條例草案》委員會現正討論相若的議題。除引入建議中的建築廢物處置收費計劃外，政府當局亦計劃設立兩個篩選分類設施，把拆建物料篩選分類以方便循環再造。

16. 鑒於處置收費只佔發展成本的一個小部分，劉健儀議員認為發展商未必會熱衷於多花工序以減少產生拆建物料，尤其是當物業市道興旺時，準時交付物業單位才是獲取厚利的關鍵因素。為達致減廢目標，政府當局有需要制訂強制性的措施，例如強制規定承建商提交

廢物管理計劃及遵守各項減廢措施。劉議員補充，無論廢物處置收費計劃施行與否，政府當局均應提供篩選分類設施，以協助將廢物篩選分類及循環再造。她繼而詢問提供篩選分類設施的工作進展。

政府當局

17. 環境運輸及工務局副秘書長E1表示，廢物處置收費計劃的目的旨在減少廢物，並不是要增加收入。海外的經驗顯示，實施處置收費可把廢物產量減少約20%。政府當局的策略一向是提倡避免和盡量減少廢物。建議實施的建築廢物處置收費可提供經濟誘因，令廢物產生者減少及循環再用建築廢物。政府當局會研究所有減廢措施，並會考慮劉議員所提建議，使提交廢物管理計劃成為強制性的規定。在提供篩選分類設施方面，環境運輸及工務局副秘書長E1表示，能就地進行篩選分類當然最為理想，但此舉通常並不可行，因為香港大部分建築地盤太細，難以容納篩選分類設施。政府當局因此計劃提供兩個篩選分類設施，以配合廢物建築廢物處置收費計劃的實施。應委員的要求，政府當局答允就作業備考提供更多資料，以及研究有關規定承建商必須在其拆卸工程中使用選擇性拆卸方法的可行性。

18. 鑒於紅灣半島發展商擬拆卸該屋苑的建議引起市民廣泛關注，何秀蘭議員詢問政府當局會否批准該項拆卸工程；若否，從減廢角度而言，政府當局可採取甚麼措施阻止發展商拆卸該屋苑。她提醒政府當局，其處理紅灣半島個案的手法將會成為其他暫緩出售的私人機構參建居屋(下稱“私人參建居屋”)計劃單位及居者有其屋(下稱“居屋”)計劃單位的先例。

19. 環境運輸及工務局副秘書長E1表示，環境保護署署長已致函紅灣半島的兩個發展商，促請他們不要把該屋苑拆卸，因為從廢物管理角度而言，此舉極為不智。其中一個發展商的回覆表示，有多個方案正在研究之中，拆卸該屋苑只是其中一個方案。該發展商現時尚未定出日後的工作路向，但如果決定把紅灣半島拆卸，則必定會採取措施，制訂一套可協調各方的廢物管理策略，並會盡量把拆建物料循環再用。房屋署助理署長補充，政府當局對紅灣半島個案亦同樣關注，但直至目前為止，拆卸該屋苑的建議仍是處於假設階段，政府當局未有接獲有關的發展商提出任何相關申請。根據紅磡的分區計劃大綱圖，紅灣半島所在地段是被指定作“甲一類住宅”用途。按該分區計劃大綱圖及相關地契的註釋所載，該地段的住用建築樓面面積及非住用建築樓面面積的上限分別為144 300平方米及4 500平方米，而樓底高度上限則為主水平基準以上120米。偏離該分區計劃大綱圖的任何規劃建議均須提交城市規劃委員會(下稱“城規會”)

審批，而任何地契修訂均須事先取得地政總署批准。此外，由於現時的紅灣半島發展計劃已盡用該地點的發展潛質，任何重建計劃均不可能增大其建築樓面面積。改良該屋苑現有的設計，例如將兩個單位合而為一，又或將停車場改作會所，應該更加符合成本效益，對買家亦較為吸引。發展商應清楚知道重建方案及改良方案所牽涉的成本和風險，以及相關的發展限制等，在作出其商業決定之前，定必會對所有因素加以考慮。

20. 何秀蘭議員質疑該函件的成效，表示從商業角度而言，發展商只會致力於如何獲取最大的金錢利益。鑒於紅灣半島的處理方法會對其他暫緩出售的私人參建居屋單位及居屋單位有所影響，政府當局必須多做功夫，阻止紅灣半島被拆卸，並可考慮在日後的售樓條款中列明不得在指定期限內將新建的樓宇拆卸。規劃署助理署長／都會區(署任)(下稱“規劃署助理署長”)表示，如果紅灣半島的發展商申請修改地契，則必須透過法定程序修改分區計劃大綱圖，當中將會涉及一項公眾諮詢程序，而市民可在諮詢過程中就有關修訂提出反對。有關的發展商就修改地契提交申請前，必須考慮該等因素。至於其他暫停進行的私人參建居屋工程及居屋工程，房屋署助理署長表示，政府當局會考慮委員所提意見，就日後的工作路向與相關的發展商(包括嘉峰臺的發展商)進行磋商，並會於2004年6月向房屋事務委員會提交最新的進度報告。

21. 主席表示，曾有若干團體與其接觸，對拆卸紅灣半島一事表示關注。地球之友曾安排她與馬頭涌小學的學生會面，因為該等學生擔心，紅灣半島與其學校毗鄰，拆卸該屋苑可能對其學校造成影響。該校學生表示，在紅灣半島興建期間，由於在噪音及灰塵污染的環境影響多年，不少學生出現敏感及呼吸困難等症狀。此外，建築噪音亦令人相當困擾，並且對他們在課堂的學習造成影響。噪音問題在冬季尤其嚴重，因為需要打開窗戶令空氣流通。如果紅灣半島須拆卸重建，該校學生便需要多忍受數年不安寧的日子。因此，他們促請政府當局阻止拆卸該屋苑。

22. 主席繼而提述綠色和平最近進行的一項調查，調查結果顯示80%受訪者認為拆卸紅灣半島是沒有必要及浪費資源。她認為政府當局應盡力阻止拆卸該屋苑，因為此舉有違環保及可持續發展的原則。她進一步指出，發展商亦有其社會責任，但他們似乎較關注金錢利益，在規劃其發展方向時，並沒有充分顧及環境及交通的需要。如果政府當局不能制止發展商採用會對環境造成損害的做法，香港作為國際城市及金融中心的形象將

會受損。紅灣半島的發展商若決定拆卸該新建屋苑，理應因為違反環保原則而受到譴責，原因是拆卸該屋苑會產生大量拆建物料，而處置該等物料會耗用堆填區不少本已極為匱乏的空間。

23. 房屋署助理署長回應時重申，政府當局清楚知道委員關注的問題，但直至目前為止，紅灣半島的發展商並無就修訂地契或任何相關事宜提交任何申請。雖然紅灣半島日後如何發展屬於商業決定，但相信有關的發展商應清楚知道本身的社會責任。規劃署助理署長補充，政府當局極為重視有關保護環境的需要，並會在規劃發展計劃時改善居住環境。政府當局的市區重建計劃其中一項環節，就是致力改善建築物的保養維修，因為此舉可有效延長建築物的使用壽命，並可防止因拆卸建築物而產生大量拆建物料。主席表示，環境規劃事宜應轉交規劃地政及工程事務委員會跟進。

24. 對於立法會最近就“企業社會和環境責任”進行的議案辯論，何秀蘭議員表示，政府當局有需要向本港的企業推廣社會責任。引入廢物處置收費對減少拆建物料不會有很大效力，因為相對於物業發展的龐大利潤，相關收費可謂微不足道。她認為可持續發展組應制訂一套關於社會責任的指引，令在該方面表現不佳(例如任意拆卸其發展項目)的發展商不得參與競投公共工程及土地拍賣。主席補充，政府當局應考慮把未能妥當履行社會責任的上市公司從上市公司名單中除名。規劃署助理署長同意，提倡社會責任以保護環境是可持續發展理念的一項重要元素。環境運輸及工務局副秘書長E1補充，由於該問題跨越多個政策局，政府當局需要研究如何作出最佳跟進。

VI. 其他事項

25. 議事完畢，會議在下午3時55分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年5月21日