

第XI章：環境

11.1 環境運輸及工務局局長廖秀冬博士應主席邀請，向委員簡介環境保護及自然護理政策範疇之下各項綱領的主要措施(附錄V-10)。

新財政年度的預算

11.2 劉慧卿議員察悉，雖然環境保護署(下稱“環保署”)於2003至04年度會刪除14個常額職位，但在“個人薪酬——薪金”項下的財政撥款卻有所增加。環境保護署署長(下稱“環保署署長”)解釋，環保署現時的編制共有超過1 600個職位，將會刪除的職位主要是低級職位，而增加的撥款會用於支付現有員工正常按年增薪的開支。

11.3 劉議員詢問為何只刪除低級職位。她提到環保署現時的人員編制及實際員額，並詢問會否刪除高級職位現有的空缺，以達致目標減省額。她進一步要求政府當局提供有關給予員工按年增薪的資料。環保署署長澄清，政府當局的目標並不是刪除低級職位，所刪除的職位均是已經懸空的職位。高級職位的空缺現時由較低級別的職員以署任形式填補。預計在未來數年內會刪除部分高級職位，以達致減省的目標。環保署署長表示，當局要求所有部門研究可採取哪些措施以改善效率及節省開支，從而減低財政預算案的赤字。環保署正認真處理此事，並正研究採取全面的措施，包括重整工序、重訂優次、重組架構，以及盡可能外判部分現有服務。基於環保署是一個較年青的部門，到達退休年齡的員工數目不多，在公務員架構中是空缺率最低的部門之一。儘管如此，已懸空的職位會予以刪除，以達致所需的減省額。應委員要求，政府當局承諾會提供詳細資料，說明有何懸空職位，以及有關職位會否及於何時刪除。

11.4 有關按年增薪方面，環保署署長解釋，這是既定的做法，所有公務員在尚未達到若干職級之前，均有資格獲得按年增薪，增薪的次數及金額視乎其職系及職級而定。雖然增薪與減薪是兩件事，但增薪額已因為減薪而下降。財經事務及庫務局副局長補充，若公務員未達到其薪級的頂點，便有資格根據其職系及職級獲按年增薪。

自然護理

11.5 黃容根議員察悉，建議的自然保育政策，旨在根據各地點的自然生境價值及生物多樣性特色，指定有關地點為優先保護區，他認為當局亦應採取措施，禁止在海岸公園(尤其在新界東部的水域)使用拖網捕魚，以保護該範圍內的海岸保護區。漁農自然護理署署長(下稱“漁護署署長”)表示知悉黃議員的意見，並且解釋，政府當局在決定自然保育工作的優先次序時，須考慮有關地點的保育價值及是否有足夠資源可供運用。此外，指定這些地點為保護區須經立法程序落實，並須取得漁業界的合作。

11.6 楊孝華議員詢問為何政府當局不能達到海岸公園及海岸保護區管理綱領所訂定的目標。漁護署署長解釋，由於出現一些技術問題，以致指定小鴉洲及大鴉洲兩個海岸公園的程序受到阻延。雖然當局仍需與受影響的漁民商討有關指定海岸公園的進一步細節，但新增設的2支巡邏隊會在2003年年底投入服務，藉以加強海岸公園及海岸保護區的保護及管理。預計指定兩個海岸公園的工作會在12個月內完成。

水

11.7 梁富華議員詢問，處理過期未繳排污費及工商業污水附加費每年所需的190萬元開支，是否屬非經常營運成本。他進一步詢問當局會否對逾期付款施加罰則；若會，罰款能否抵銷有關的開支。渠務署署長確認，處理過期未繳費個案每年所需的開支，屬渠務署處理排污費及工商業污水附加費整體營運成本的一部分，有關金額視乎過期未繳費用的個案數目而定。他補充，當局會對首次及其後各次的逾期付款分別徵收應繳費用的5%及10%作附加費。然而，政府當局可能難以向已倒閉的企業收回排污費及工商業污水附加費。

11.8 梁富華議員認為，與其由水務署及渠務署分別提供供水及污水處理／排放的服務，當局應考慮把有關服務合併，交由一個部門負責，以提高效率。環境運輸及工務局局長解釋，由於供水管與污水渠是分開的，因此行政上無法由單一個部門管

第XI章：環境

理兩個不同的系統。儘管如此，渠務署署長及水務署署長會緊密合作，以落實有關循環用水的決策。

11.9 何鍾泰議員察悉，渠務署2003至04年度排污服務的財政撥款將會增加2,810萬元，以應付操作新廠房及維修老化污水設施開支的增加。關於用作維修老化污水設施的1,510萬元預算撥款，由於該金額與操作新廠房的1,300萬元相差不大，他詢問，新廠房的營運成本高昂是否因為需購置零件所致，而零件開支一般佔建築成本的3%至5%，但應已包括在新廠房原本的建築合約內。渠務署署長解釋，新廠房是指於2003至04年度啟用的廠房，包括綱線灣及芝蔴灣的新污水處理設施，而老化污水設施則包括已啟用多年並需要定期維修的污水泵房及污水處理廠。他補充，除零件外，電力、化學品及定期維修亦是新廠房運作的主要開支部分。

廢物

11.10 李柱銘議員察覺，現時把步行徑上的落葉放進廢物袋的處置方法，與廢物循環再造的原則背道而馳。他指出，落葉有別於應以廢物袋收集的不能降解廢物，因此應把落葉掃在一旁，讓其自行降解。環境運輸及工務局局長表示，李議員提到的步行徑應位於市區，其路面以水泥鋪設，以致落葉不可能就地降解。儘管如此，當局正研究使用能進行生物降解的廢物作堆肥的可行性。

空氣

11.11 鑒於為不超過4公噸而未能符合歐盟廢氣排放標準的柴油車輛安裝微粒消滅裝置，以及柴油公共小巴車主轉用石油氣公共小巴兩項計劃進度緩慢，劉健儀議員詢問政府如何能履行承諾，在2005年年底或之前，把車輛的可吸入懸浮粒子及氮氧化物排放量分別減低80%及30%。環保署署長確認，當局已實施措施，包括推行獎勵計劃，鼓勵車主轉用石油氣公共小巴，以改善空氣質素。在該項計劃下，轉用石油氣或電動小巴的柴油公共小巴車主可分別獲得6萬或8萬元的一筆過資助金。車齡達10年或以上的柴油公共小巴車主就轉用石油氣或電動小巴申請一筆過資助金的截止日期是2004年年底，而車齡少於10年的柴

第XI章：環境

油公共小巴車主的截止申請日期是2005年年底。迄今共有大約390輛柴油公共小巴已被轉換。公共小巴計劃的參與率與早前石油氣的士計劃大不相同，因的士司機駛經的範圍廣泛，前往石油氣加氣站較方便，但公共小巴司機(尤其行駛固定路線的司機)在補充石油氣方面可能會有困難。雖然由柴油轉用石油氣始終是商業決定，政府當局有信心在獎勵計劃於未來一至兩年屆滿前，會有更多柴油公共小巴轉為石油氣公共小巴。

11.12 劉健儀議員懷疑獎勵計劃能否收到成效，因部分柴油公共小巴已轉為歐盟III期型號。她亦詢問，石油氣車輛是否確實較歐盟III期型號更環保。環保署署長確認，石油氣型號較歐盟III期型號更環保，而在氮氧化物及粒子的排放方面，歐盟III期型號亦較歐盟II期型號環保。由於獎勵計劃的整體參與率會取決於多項因素，例如小巴行駛的路線等，因此現階段無法預測被轉換的柴油公共小巴數目。由於經濟利益十分明顯，預計會有大量柴油公共小巴參與獎勵計劃。

噪音

11.13 劉慧卿議員詢問，政府當局為何需要如此長的時間研究本港環境噪音對公眾健康的不良影響(下稱“該項研究”)，並預算會耗資350萬元。環境運輸及工務局局長向委員保證，該項研究的過程沒有出現任何拖延，但需進行更多工作以確保其成效。就此，她曾親身參與檢討該項研究的範疇及採用的方法，其後決定該項研究應集中於香港的獨有情況。該項研究會根據受影響社羣的不同生活習慣，評估市區及郊區的噪音所造成的影響。鑒於現時大部分有關噪音的研究都是以實際應用個案(即以往個案的證據)為基礎，在缺乏認可的噪音標準下，該項研究不大可能取得成果，因此，當局已致力物色一套國際標準。應劉議員的要求，政府當局承諾會提供該項研究的詳情，例如其範疇、研究方法、時間及費用。

