

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2418/02-03號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱  
並經主席核正)

檔 號：CB1/PL/EA/1

## 環境事務委員會 會議紀要

日 期：2003年7月22日(星期二)  
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)  
何鍾泰議員, JP  
李柱銘議員, SC, JP  
單仲偕議員  
黃容根議員  
劉健儀議員, JP  
劉慧卿議員, 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：何秀蘭議員(副主席)  
朱幼麟議員, JP  
劉江華議員, JP  
劉炳章議員

出席公職人員：議程第III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)E1  
劉震先生

總助理秘書長(工務)  
陳兆安先生

機電工程署

署理助理署長(能源效益)  
余少權先生

署理總屋宇裝備工程師(能源效益)  
林本華先生

栢誠(亞洲)有限公司

董事總經理  
謝錦泉先生

助理副總裁  
何亮榮先生

小組顧問  
文海亮先生

小組顧問  
孫知用先生

小組顧問  
邱榮光博士

**議程第IV項**

環境運輸及工務局

副秘書長(環境及運輸)E2  
周達明先生

首席助理秘書長(環境及運輸)E4  
王學玲女士

漁農自然護理署

助理署長(郊野公園及海岸公園)  
王福義博士

## **議程第V項**

### 環境運輸及工務局

局長  
廖秀冬博士

常任秘書長(環境及運輸)  
劉吳惠蘭女士

副秘書長(環境及運輸)E2  
周達明先生

首席助理秘書長(環境及運輸)E4  
王學玲女士

### 漁農自然護理署

署長  
陳鎮源先生

助理署長(自然護理)  
黎接傳先生

## **議程第VI項**

### 環境運輸及工務局

副秘書長(環境及運輸)E2  
周達明先生

首席助理秘書長(環境及運輸)E3  
謝展寰先生

### 環境保護署

首席環境保護主任(空氣質素政策)  
林國麟博士

## **應邀出席人士：議程第IV項**

### Friends of Hoi Ha

秘書  
David Edward NEWBERY先生

成員  
Steven JOY先生

世界自然(香港)基金會

公共關係委員會主席  
Tony TURNER先生

米埔管理及發展委員會委員  
林群聲教授

香港海洋環境保護協會

主席  
王敏幹先生

**列席秘書** : 總主任(1)1  
余麗琼小姐

**列席職員** : 高級主任(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)2230/02-03號文件 —— 2003年6月23日與  
交通事務委員會  
舉行聯席會議的  
紀要

立法會CB(1)2229/02-03號文件 —— 2003年6月23日會  
議的紀要)

事務委員會於2003年6月23日與交通事務委員會舉行聯席會議及於同日舉行例會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曾發出下述資料文件——

立法會CB(1)2196/02-03號文件 — 環保小巴大聯盟就小巴使用更環保燃料一事提交的意見書及政府當局的回覆

立法會CB(1)2231/02-03(01)號文件 —— 跟進行動一覽表

立法會CB(1)2231/02-03(02)號文件 —— 待議事項一覽表

3. 主席告知委員，加拿大環境部長David Anderson先生將於2003年9月10日及11日到訪香港。除與行政長官和環境運輸及工務局局長會面外，加拿大環境部長亦希望與事務委員會各委員會晤，就彼此關注的環境事宜交換意見。事務委員會暫定於2003年9月10日下午2時30分與加拿大環境部長舉行會議，有關的詳細安排將於臨近會議日期前告知委員。

4. 主席記得，在2003年6月23日會議上討論“竹篙灣財利船廠清拆工程”一事時，委員建議本事務委員會與經濟事務委員會和規劃地政及工程事務委員會舉行聯席會議，跟進該項清拆工程引起的責任問題，以及與土地污染有關的事宜。據政府當局所述，當局正與前財利船廠的東主進行訴訟，故不應就該事作任何公開討論。為免損害政府的法律權益，委員同意未必適宜在現階段舉行聯席會議。不過，委員要求政府當局在法庭審結該案後，向各有關的事務委員會作出匯報。在此期間，委員要求秘書把財利船廠清拆工程一事列作待議事項。

政府當局

### III. 在全港實施水冷式空調系統

(立法會CB(1)2231/02-03(03)號文件 —— 政府當局提交的文件)

5. 應主席邀請，栢誠(亞洲)有限公司的何亮榮先生以電腦投影片資料介紹“全港性採用水冷式空調系統研究”(下稱“該研究”)的內容。他表示，該項研究的目的是就全港分期實施水冷式空調系統擬訂計劃、推行時間表和管制規定，並詳細探討有關的環境、衛生、規管、機制、財政、技術和地政等事宜。該項研究涵蓋3類水冷式空調系統，分別為集中式管道供應冷卻塔用水系統(下稱“冷卻塔系統”)、區域性供冷系統，以及集中式管道供應冷凝器冷卻水系統(下稱“集中式海水系統”)。預期到2020年全港廣泛採用水冷式空調系統計劃後，空調系統的用電量每年可減少13億6 000萬度，即每年節省約12億

元，因節省能源而減少排放的溫室氣體，每年可達950 000公噸。

6. 劉慧卿議員重申，政府帳目委員會早於1999年12月已促請當局採用具能源效益的空調系統。對於政府當局耗用近4年時間才完成該項研究，最終得出實施水冷式空調系統有助減低空調系統用電量這個明顯不過的結論，她感到相當失望。她繼而詢問該項研究的費用。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”)表示，政府當局於發表“在香港推廣水冷式空調系統的初步顧問研究”後，在事務委員會支持下於2000年4月獲財務委員會撥款1,360萬元進行該項研究。栢誠(亞洲)有限公司的謝錦泉先生解釋，該項研究的籌劃時間較長，是因為需要分析每個區域的特性，藉以確定適宜實施水冷式空調系統的區域和實施次序。為此，有需要就區域劃分諮詢各有關部門，例如規劃署、地政總署、環境保護署(下稱“環保署”)、渠務署及屋宇署等。由於裝設蒸發式冷卻塔(即冷卻塔系統使用的冷卻塔)會影響供水設施，故亦需徵詢水務監督的意見。此外，亦有需要研究防止退伍軍人病菌滋生的措施。

7. 羅致光議員要求政府當局說明實施水冷式空調系統所涉及的財政影響，以及政府與私人機構在這方面所扮演的角色。栢誠(亞洲)有限公司的何亮榮先生回應時表示，經比較各類水冷式空調系統的財政可行性、能源效益及設施限制後，發現冷卻塔系統所需的基本設施和設備開支最低，只需額外供應淡水。由氣冷式空調系統改為水冷式空調系統所招致的資本成本，約需5年時間收回。由於集中式海水系統及區域性供冷系統的專用供水及排水喉管設施規模龐大，故該兩項計劃的管道通行權收費對財政的影響較大。如政府當局撤銷管道通行權收費，預期適合採用集中式海水系統及區域性供冷系統的地區會由5個增至15個。栢誠(亞洲)有限公司的謝錦泉先生補充，儘管集中式海水系統及區域性供冷系統的成本開支相對較高，但該兩類系統不但較為環保，而且可讓樓宇設計較具彈性，故仍值得研究推行。

8. 然而，羅致光議員關注到，如規定個別合適地區內所有非住宅建築物均須採用水冷式空調系統，或有侵犯選擇權之嫌。栢誠(亞洲)有限公司的何先生澄清，按照實施水冷式空調系統計劃的原意，參與該計劃純屬自願性質。機電工程署署理總屋宇裝備工程師(能源效益)(下稱“機電署署理總屋宇裝備工程師”)補充，減省成本可作為鼓勵私人建築物採用水冷式空調系統的誘因，故認為無須強制規定採用水冷式空調系統。為說明有關情況，他告知委員，在2000年6月，政府當局於6個指定

政府當局

區域進行“節能空調系統的蒸發式冷卻塔廣泛使用淡水先行性計劃”，為期兩年，其間容許指定地區的所有新建及現有的非住宅建築物採用淡水蒸發式冷卻塔。鑒於各方反應積極，政府當局在2002年5月把該計劃延長至2004年5月31日，並於2002年12月把指定區域的數目增加至45個。政府當局至今共接獲46份申請書，其中26份申請書來自新建的建築物，共佔上述計劃涵蓋的指定區域的新建建築物總樓面面積的一半。劉慧卿議員同意應讓私人建築物以自願性質參與水冷式空調系統計劃，並認為政府建築物應率先實施水冷式空調系統計劃。機電署署理總屋宇裝備工程師證實，政府建築物已盡量在實際可行範圍內使用海水冷卻空調系統的冷凝器，當中包括灣仔海傍一帶的建築物。應委員的要求，政府當局答允提供已採用各項水冷式空調系統計劃的政府建築物名單。

9. 主席察悉，由於冷卻塔的廢淡水可全數用作沖廁水，因此，有助減少在焚化污水處理後剩餘污泥時所排放的二噁嘆。她詢問政府當局會否考慮規定新拓展區域(例如東南九龍)須使用廢淡水沖廁。機電署署理助理署長(能源效益)解釋，在前段提述的試驗計劃下，用作沖廁的淡水或鹹水並無獨立的污水系統，有關污水會與其他污水混合處理。機電署署理總屋宇裝備工程師補充，如某指定區域擬將冷卻塔的廢水全數用作沖廁水，則需要建立一個包含水管網絡及配水庫的新系統，因而要動用大量資源。至於實施水冷式空調系統會否令淡水用量增加，環境運輸及工務局總助理秘書長(工務)表示，淡水用量會相應增加4%。

10. 胡經昌議員就實施水冷式空調系統對交通及環境的影響表示關注。舉例而言，個別指定地區的水冷式空調系統對其受納水體的影響或在可接受範圍之內，但維多利亞港兩岸所有該等地區的綜合影響則未必符合可持續發展的標準。由於需要在道路下安裝水管，因此，繁忙地區(例如灣仔、中區及尖沙咀)的交通擠塞情況會更加惡化，不利於環境保護。他詢問政府當局有否在這方面進行全面的交通影響及水質評估。

11. 栢誠(亞洲)有限公司的文海亮先生回答時證實，有關研究是採用一個數學模式，根據維多利亞港、吐露港及港島西北部水域的潮汐漲退，評估以海水進行冷卻的水冷式空調系統對海水溫度的影響。有關評估是根據保守的假設作出，並假定在水冷式空調系統下，所有非住宅建築物均會轉用水冷式空調系統，以及全數採用海水作冷卻用途。該等建築物的總樓面面積是根據2020年的預計樓面面積計算，當中包括東南九龍及灣仔原先各項填海計劃。有關模式顯示，由於潮汐漲退快速，

以海水進行冷卻的水冷式空調系統對維多利亞港內水溫的影響甚為輕微，但吐露港的情況則未必一樣。因此，該公司建議在維多利亞港沿岸區域實施以海水進行冷卻的水冷式空調系統。在交通影響評估方面，栢誠(亞洲)有限公司的文先生承認，由於需要在交通繁忙的主要道路敷設大型地下水管，實施水冷式空調系統可能會引起交通問題。當局會採取合適的緩解措施，例如限制敷設水管工程的進行時間、採用無坑敷管法及在夜間施工等，將工程對交通和行人的干擾減至最低。但主席指出，無坑敷管法已經證實不可行，因為沒有人可知道地下確實埋有甚麼設施。胡議員又詢問敷設水管的工程預期可於何時完成。為方便委員了解該事，事務委員會要求栢誠(亞洲)有限公司提供有關的交通影響評估結果。

栢誠(亞洲)有限公司

12. 就劉慧卿議員對未來工作提出的問題，環境運輸及工務局副秘書長E1回應時表示，如委員對該項研究並無其他意見，機電工程署會把研究的摘要上載至該署的網頁，供市民參閱和提出意見，為期3個月。政府會聽取市民的意見，並考慮公眾對“節能空調系統的蒸發式冷卻塔廣泛使用淡水先行性計劃”的反應，然後再檢討本港蒸發式冷卻塔廣泛使用淡水計劃的發展步伐。政府當局亦會研究如何令私人機構參與實施區域性供冷系統。應委員的要求，政府當局答允在適當時候向事務委員會匯報其諮詢工作的結果。

政府當局

#### IV. 海岸公園的管理工作

##### 與Friends of Hoi Ha舉行會議

(立法會CB(1)2231/02-03(04)號文件 —— Friends of Hoi Ha提交的意見書(只備英文本))

13. David Edward NEWBERY先生表示，海下灣在1989年被指定為具特別科學價值的地點，其後並在憲報公布為海岸公園，以期推廣對具重要環境價值及環境易受破壞地區的保育，並容許該地區作康樂用途。然而，該兩個目標彼此互有衝突，加上該區最近遊人增加，令有關問題更為惡化。他強調，該等遊人並非生態遊人，而他們活動頻繁，令海下灣環境所受損害增加，亦降低了區內村民的生活質素。旅遊發展局把海下灣及其他受保護地區推廣成為旅遊景點，但顯然未有顧及遊人增加對環境及社會造成的影響，實是不負責任。此外，遊人數目增加，但基礎設施卻未相應改善，令供水設施及排污設施現有的容量不勝負荷。他強調，海下灣的居民大部分並非依靠旅遊業為生，即使依靠旅遊業為生的人亦

不會受惠於遊人的增加，因為大多數遊人不會在海下灣消費。他們只是短暫停留，然後前往其他地方午膳。

14. 為解決該等問題，NEWBERY先生認為政府當局有需要令村民在多方面參與決策程序，例如對進入海下灣施加限制、提供污水處理設施處理食肆及住宅的污水、檢討車輛進出西貢郊野公園的制度、禁止使用大型漁網及進行研究以決定海下灣可承受的捕魚量、為海下灣委任一名常駐護理員及制訂無污染的政策。他強調，管理海下灣需要各方同心協力，亦必須諮詢各利益相關者，以期制訂一套妥善的管理策略。

15. 至於由世界自然基金會營辦的海洋生物中心，NEWBERY先生對環境影響評估(下稱“環評”)機制存在的漏洞表示關注，因為1公頃以下的土地發展無須進行環評。他指出，如有進行妥當的環評，該海洋生物中心便不會以現有形式建造。對於政府當局滿足於現有機制，聲稱已作妥當諮詢，而且一切進展良好，他亦感到擔憂。然而，事實上，政府當局並未充分照顧村民關注的問題。他進一步補充，如該中心擬吸引遊人，則必須建造具備盥洗設施的正規廁所，以取代現有的流動廁所。

與世界自然(香港)基金會舉行會議

(立法會CB(1)2231/02-03(05)號文件 —— 世界自然(香港)基金會提交的意見書  
(只備英文本)

16. Tony TURNER先生表示，香港在1996年指定首3個海岸公園及一個海岸保護區，提供了一個良好機會把環境保育和保護的範圍，擴展至具有高度生態價值的海岸地區。但若干海岸公園現有的基礎及支援設施不足以應付遽增的遊客人數。為平衡遊人數目的增加及保存該等海岸公園的生態及文化價值的需要，世界自然(香港)基金會(下稱“自然基金會”)建議政府當局進行研究，以期制訂一套有效的管理策略，確保各個海岸公園得以持續發展。同時，當局應針對下列問題制訂措施——

- (a) 商業活動及康樂活動對海岸公園生態系統的影響；
- (b) 可使用的捕魚裝備類別；
- (c) 現行規例及條例的成效；及
- (d) 對各個海岸公園及海岸保護區的長遠管理計劃。

17. 由於該等海岸地區的長遠保護有賴市民加深認識海洋保育對當地社區的價值和裨益，自然基金會認為應在每個指定的海岸公園設立訪客中心，令市民更加認識香港的優美海岸環境，既可教育後代要保育珍貴的自然遺產，亦有助旅遊業及經濟的持續增長。然而，上述工作必須以負責任的態度推行，因為欠缺規劃的發展會對社會、文化及經濟造成干擾，並會對脆弱的環境造成損害。有關各方必須遵守各項主要原則，包括以可持續發展的方式使用天然資源、消除不符合可持續發展原則的耗用資源情況、盡量減少污染、尊重地方文化，以及必需為地方社區創造經濟利益等。為確保我們的後代能享受香港的自然美態，自然基金會一直與各有關政府部門、學者，以及在海洋和教育方面的專家緊密合作，在海下灣建造首個海洋生物中心。

18. TURNER先生表示，海洋生物中心的規劃可追溯至12年前，其主要目的是增加市民對香港海洋環境的認識，使其更珍惜香港的海洋環境。該項設施啟用後，每年可為大約16 000名訪客(包括中小學生)提供海洋教育和海洋認知計劃。自然基金會已努力悉心設計該中心，其間面對不少挑戰，該中心的外觀雖不為部分人士接受，但建築良好。自然基金會希望該中心能逐漸與周圍的環境融合。事後看來，自然基金會可能忽略了與各方主要人士(尤其是當地村民)溝通對話，日後會再進一步加強對有關人士的諮詢。林群聲教授補充，為該中心進行規劃時，環評條例(第499章)尚未生效，因此，自然基金會未有就該中心進行法定的環評。自然基金會會就該中心的運作所造成的影響進行評估，並會盡力與當地社區合作，使該中心達致其作為教育中心的目標，令廣大市民受惠。

#### 與香港海洋環境保護協會舉行會議

19. 王敏幹先生表示，指定海岸公園的做法有助保護具有高度生態價值的海岸地區。隨着有關環保意識的宣傳漸多，市民已能了解海洋保育的重要性。但海岸公園遊人增加，已對環境造成損害(例如污水造成的污染)，並且威脅到海洋生物的生存。舉例而言，前往東坪洲的遊人已對區內珍貴的珊瑚礁造成損害。海下灣海岸公園面對的問題亦可能在東坪洲海岸公園重演。因此，現時有迫切需要改善對海岸公園的管理、對海岸公園多處地方未經許可的捕魚活動加強執法，並須致力鼓勵市民舉報該等非法活動。

與政府當局舉行會議

(立法會CB(1)2231/02-03(06)號文件 —— 政府當局提交的文件)

20. 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”)表示，在爆發嚴重急性呼吸系統綜合症之後，前往郊外(包括海下灣)的遊人顯著增加。雖然海下村的食肆和商店東主歡迎有更多遊人到該處，但有些居民擔心該區的基建未必足以應付大量遊人，因而引致交通、環境及其他問題。就此，各有關政府部門已加強執法，確保食肆污水會按現行法例經妥當處理後才排放。漁農自然護理署(下稱“漁護署”)亦會定期監察海岸公園的水質、珊瑚及其他重要海洋生物的情況。有關結果顯示，該區遊人增加未有對區內海洋生物造成不良影響。漁護署亦已加強巡邏和執法，對付在海岸公園內無牌捕魚的情況，並已制訂多項改善區內交通情況的措施，包括收緊向私家車和旅遊巴士簽發許可證的管制。此外，漁護署亦與其他相關政府部門研究可否另闢一條行人徑，讓遊人在來往海岸公園時，可繞過海下村。關於自然基金會的海洋生物中心的啟用時間，政府當局認為，該中心有助市民學會欣賞大自然的美態，並且更加體會到保護自然環境的需要。政府當局會繼續與村民和自然基金會緊密合作，共同制訂合適的措施，以應付與日俱增的遊人和保護海洋環境。政府當局亦會加強教育及宣傳，令市民更加了解保育海洋的重要性。

21. 鑒於旅遊推廣屬經濟發展及勞工事務局局長的職責範疇，劉慧卿議員質疑事務委員會是否討論該事項的適當場合。但她指出，一方面既要限制遊人數目以保護海岸公園，另一方面亦要推廣生態旅遊。增設常駐護理員可能有助防止遊人從海岸公園帶走稀有品種的動植物。她贊同團體代表的意見，認為應就管理海岸公園的計劃諮詢村民。李柱銘議員亦感謝各團體代表提出的寶貴意見，尤其是NEWBERY先生所提出的意見。不過，他對政府當局未有回應席上提出的各點問題(包括村民與政府當局之間缺乏有意義的對話)則表示失望。

22. 環境運輸及工務局副秘書長E2表示，管理海岸公園屬環境運輸及工務局的職責範疇。在限制海下灣遊人數目方面，他表示，此目標可透過限制進入海下灣海岸公園的車輛數目而達到，但必須審慎行事，以確保建議的限制不會對現時在該區居住的村民造成影響，而市民大眾又不會被剝奪到海岸公園遊玩的機會。為此，漁護署正研究可否限制每日進入該區的旅遊巴士數目，並正檢討現時進出海下灣的許可證制度，使其他指定地區(例如黃石碼頭)的許可證持有人不再獲准進入海下灣。在

諮詢村民方面，環境運輸及工務局副秘書長E2表示，大埔民政事務處已與有關各方召開工作小組會議，當中包括海下村的村代表、各有關政府部門及自然基金會，以處理居民關注的問題。政府當局會繼續致力加強溝通。

23. 黃容根議員表示，捕漁業支持當局指定海岸公園的做法，但先決條件是准許當地漁民於獲發許可證後在區內捕魚。然而，該制度已被內地漁民濫用，不但在海岸公園內非法捕魚，更從區內偷取稀有品種的珊瑚和植物。但諷刺的是，該等被捕及被控以未經許可捕魚的人在獲釋後不久又可返回本港水域。為加強對付未經許可捕魚的執法行動，黃議員建議政府當局應請捕魚業加以協助。環境運輸及工務局副秘書長E2表示，漁護署已根據《海岸公園條例》(第476章)加強巡邏和執法，對付海岸公園內的非法活動。內地漁民一旦因未經許可捕魚而被拘捕，其個人資料會被送交廣東省海洋與漁業局作出跟進行動。根據漁護署的紀錄，甚少發現該等內地漁民再在海岸公園內捕魚。他補充，沒有證據顯示珊瑚礁因未經許可的捕魚而受到威脅。監察珊瑚的結果顯示，在海岸公園內的珊瑚生長狀況良好和健康。

24. 黃容根議員承認政府當局與廣東省海洋與漁業局已聯手採取行動，但指出該等行動未能有效遏止未經許可的捕魚，因為違例者只被罰款數百元，而在被罰款後數小時內又可再進入海岸公園。要妥為監管超過100 000艘內地漁船即使並非全無可能，但亦殊非易事。因此，政府當局有需要檢討現時管制未經許可捕魚的法例。環境運輸及工務局副秘書長E2向委員保證，政府當局會就監管內地漁船在海岸公園未經許可捕魚的措施與廣東省海洋與漁業局加強合作。同時，漁護署會與水警聯手打擊該類活動。在水警參與有關行動後，漁護署可採取較嚴厲的行動來遏止未經許可的捕魚，例如把內地漁民視作非法入境者而加以拘捕，以及將被扣留的漁船交予內地的有關當局。

25. 劉健儀議員表示，要有效管理海岸公園，市民的支持和參與至為重要。鑒於在1996年開始指定海岸公園以來，只有515人曾被控以《海岸公園條例》所訂的罪行，她質疑政府當局在管理海岸公園方面的工作是否做得足夠。劉議員提述她最近一次前往東坪洲海岸公園的經驗時表示，該海岸公園的保養情況欠佳，令她感到震驚。出現這樣的問題，可能是由於公共交通工具只在星期六及星期日提供服務，以致大量遊人在周末湧至，因而令該海岸公園不勝負荷，並對環境造成損害。一個可行的解決方法就是在周日提供交通工具以分散人流，不過此等安排需要配合公園其他的設施，以滿足遊人的

需求。她又指出，亂拋垃圾的問題在海岸公園相當嚴重。就此，政府當局應研究在海岸公園內派駐與外國的公園護理員相若的執法人員，以遏止亂拋垃圾及其他非法活動。劉議員強調，海岸公園應妥善管理及適當保養，使生態旅遊可長遠持續發展。

26. 環境運輸及工務局副秘書長E2回應時表示，漁護署人員每天不定時地到各個海岸公園巡邏，以遏止未經許可捕魚及亂拋垃圾等非法活動。如有需要，他們會向違例者發出警告或提出檢控。除漁護署人員外，亦有義工在公眾假期協助巡邏，確保海岸公園的海洋環境及海洋生物不受威脅。對於增辦在周日前往東坪洲海岸公園的公共交通服務的建議，他表示這是一項商業決定，須取決於市場力量，但就海下灣的情況而言，部分村民未必歡迎在周日增加公共交通服務，因為在他們來看此舉可能會在周日帶來更多滋擾。

政府當局

27. 主席在總結時表示，政府當局應就海岸公園的管理進行一次全面檢討，然後在下個立法會會期向事務委員會匯報其擬採取何種措施，以加強該等海岸公園的管理工作。

## V. 自然保育政策檢討的公眾諮詢

(立法會參考資料摘要(檔號：ETWB(E)(CR)9/15/2))

28. 環境運輸及工務局局長以電腦投影片資料介紹自然保育政策檢討的結果，當中包括諮詢文件載述的各項建議。

29. 羅致光議員詢問，海岸公園的保育事宜有否納入該項檢討之內。環境運輸及工務局局長解釋，該項檢討主要集中研究私人土地上具重要生態價值的地點的保育事宜，因為這方面在過去數年引起最多爭論。另一方面，由漁護署管理的海岸公園已獲得充分保障。黃容根議員對海岸公園未獲納入檢討範圍內表示失望，因為海洋環境亦應受到保護，免受土地發展的不良影響。羅議員詢問，非政府組織與土地擁有人就管理具重要生態價值土地訂立的管理協議，是否具有法律約束力，以及現時是否設有審核該等申請的機制。環境運輸及工務局局長表示，政府當局須諮詢各利益相關者，才能定出該等協議及審核機制的細節。

30. 關於建議的計分制，羅致光議員察悉，某些評估準則(例如生境多樣性和面積)屬數量準則，而其他評估準則(例如天然程度和受干擾程度)則屬判斷準則。他詢問

如某地點在物種稀有程度方面取得高分，但在其他評估準則(例如生物多樣性和面積)方面的得分偏低，會否被列作優先加強保育的地點。環境運輸及工務局局長表示，建議的計分制是參考國際慣例後擬訂，並根據個別地點的獨特生境和生物多樣性給予評分。由於不能純粹以數量方法評估所有準則，故必須作出若干程度的專業判斷。她歡迎委員就建議的計分制提出意見。

31. 鑒於建議的計分制會影響具重要生態價值地點獲保育的優先次序，並可能影響該等地點的發展潛力，劉慧卿議員詢問該制度的運作方式、受影響地點的詳情，以及在發表諮詢文件前有否與受影響的土地擁有人事先進行討論。環境運輸及工務局局長表示，上述檢討已進行了若干年，其目的是讓市民知道政府當局採取了甚麼措施來保育約40%的土地，以及可更有效達致自然保育目標的各項改善建議。該項檢討已顧及各利益相關者的意見，而政府當局會另行諮詢鄉議局，向該局成員簡介與諮詢文件有關的各項建議。鄉議局主席已表示有需要進一步討論該等建議。

32. 環境運輸及工務局局長補充，現時已有約20個地點被環保人士視為極具生態價值，其中有若干地點位於私人土地上。關於該等地點的發展，環境運輸及工務局局長澄清，並非每幅土地均有發展潛力。此外，土地業權與發展權亦有分別。根據土地契約，農地擁有人不享有任何發展權。另外，在考慮更改土地用途的申請時，城市規劃委員會(下稱“城規會”)會考慮有關地點的生態價值及其他相關因素。建議的計分制可提供各個地點的相對生態價值的指標，供城規會及土地擁有人參考。由於土地擁有人明知具高度生態價值地點的發展機會不大，故不會花費大量資源在法庭為其個案力爭。

33. 鑒於政府當局對須予保護的地點已有腹稿，劉慧卿議員質疑是否需要該計分制。環境運輸及工務局局長表示，環保人士認為值得保育的地點約有20個，但優先加強保育地點的名單須待計分制落實後才能擬訂。政府當局歡迎各界就有助評估保育次序的建議計分制提出意見。劉議員對於擁有因具重要生態價值以致發展潛力減低的土地的人士的權益表示關注。環境運輸及工務局局長表示，有關的土地擁有人可與非政府組織訂立管理協議，又或擬備公私營界別合作方案，在該地點中生態較不易受破壞的部分按議定的規模進行發展，條件是發展商須負責長期管理和保育該地點的其餘部分。在特殊情況下，非原址換地亦會獲得考慮。

34. 主席支持諮詢文件的各項建議，因為該等建議可讓土地擁有人清楚知道具高度生態價值的農地的發展限制，但擔心有關的土地擁有人或會在推行建議的計分制前，趕急提交更改土地用途的申請。為此，她建議在諮詢未有結果期間，凍結所有更改農地用途的申請。環境運輸及工務局局長解釋，更改農地用途的申請必須連同環境檢討一併遞交，並須經城規會批准。因此，該等申請可趕及在諮詢期間獲得審批的可能性不大。鑒於目前物業市場求過於供，並無迫切需要發展鄉郊土地，政府當局認為現時是檢討自然保育政策及提出改善建議的適當時機。

35. 主席關注到，土地擁有人可能會破壞其土地的生態價值，試圖減低該等地點所得評分，藉以保留有關土地的發展潛力，以待物業市道復甦。為防止土地擁有人採取該類極端行動，李柱銘議員建議立法規定即使土地擁有人已破壞其土地的生態價值，亦不會獲准發展該等土地。環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)表示，土地發展須取得城規會的批准，而城規會會考慮多項因素，包括基建設施的提供及規劃意向等。環境運輸及工務局局長表示，對自然生態環境作出人為破壞並非新事物，事實上亦曾在沙螺洞發生。有關的土地擁有人試圖把水泥傾倒入溪流內，但為政府當局及時阻止。她補充，該等地點面積廣闊，破壞其生態環境亦非易事，但政府當局會參考委員提出的建議，立法防止破壞具重要生態價值的天然生態環境。

36. 主席詢問可否將保育措施擴展至市區某些綠化地帶，該等地帶在生物多樣化方面未必具有很高生態價值，但由於存在珍貴的古樹品種，故仍值得加以保護。環境運輸及工務局局長表示，保護綠化地帶雖然不在自然保育政策範圍之內，但該等地帶屬受保護地區，其土地用途的任何改變均須經城規會及地政總署批准。但劉慧卿議員指出，在青山公路擴闊工程進行期間，儘管城規會提出反對，但該條風景秀麗的公路沿途大量樹木仍被砍去。環境運輸及工務局局長解釋，擴闊該路符合公眾利益，故必須砍去若干樹木，以便進行有關工程。

37. 黃容根議員表示，保育措施通常與農耕作業有衝突。舉例而言，天水圍的養魚場已成為稀有品種鳥類在該區覓食棲息的地方。養魚農戶不但失去漁穫，更因為該等地點具有高度生態價值而失去發展土地的權利。因此，政府當局必需在養魚農戶的權益與自然保育兩者之間取得平衡。否則，養魚農戶可能因為生計受損而強烈反對保育政策。

38. 鑒於現時有多項法例規管自然生態環境及歷史遺蹟的保育事宜，主席認為有需要制訂一項綜合政策，對受保護的地點作全面管制和監察。環境運輸及工務局局長同意以全方位模式進行保育工作是可取的做法，但表示現時有迫切需要制訂一套較全面的自然保育政策，以保護具有高度生態價值的地點(尤其是在私人土地上的地點)，以及在發展需要與保護自然環境兩者之間取得平衡。應委員的要求，政府當局答允向事務委員會匯報在2003年10月18日屆滿的公眾諮詢工作所得的結果。

## VI. 有關油站安裝加油汽體回收系統的建議

(立法會CB(1)2231/02-03(07)號文件 —— 政府當局提交的文件)

39. 環境運輸及工務局副秘書長E2以電腦投影片資料介紹有關規定油站須安裝加油汽體回收系統的建議。

40. 胡經昌議員察悉，與1999年就運油車在油站卸油時回收加油汽體的第一階段相關安裝工程比較，現時的工程複雜得多，因為需要把加油汽體回收系統連接至所有汽油油槍，而每個油站的汽油油槍數目可多達4支或更多，但使用壽命則各有不同。安裝工程進行期間，各油站須放清貯油缸內的汽油，並要暫停其汽油／石油氣的加油／加氣服務。鑒於香港的石油氣加氣站數目有限，暫停服務會為有關的司機帶來諸多不便。他認為政府當局應制訂一項協調計劃，以盡量減低安裝工程進行期間引致的不便。環境運輸及工務局副秘書長E2表示，為免影響有關服務，政府當局會給予業界3年時間安裝加油汽體回收系統。各間油公司可安排轄下油站在不同時間進行安裝工程。現時約有180間油站及石油氣加氣站廣泛分布在全港各處。由於大部分油站的經營地點彼此頗為接近，司機大可隨時光顧附近其他油站，因此，對市民造成不便的可能性不大。

41. 胡經昌議員提醒政府當局，在新建的油站安裝加油汽體回收系統不難，但改裝現有油站以容納有關系統則困難得多，因為加裝工程所需時間甚長，並會對附近居民的安全構成威脅。環境運輸及工務局副秘書長E2表示，市民無須擔心安全問題，因為加裝工程會由熟練的專業人員進行。此外，油公司須確保所有設備均獲妥善維修保養。環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境及運輸)E3補充，安裝工程需要一至兩個月時間，視乎油站的面積而定。由於相關油站會暫停服務，因此，油站進行安裝工程期間，不會對附近居民的安全構成任何威脅。主席詢問，當全港所有油站裝妥加油汽體回收系統

後，揮發性有機化合物的排放量可減低多少。環境運輸及工務局副秘書長E2表示，揮發性有機化合物的排放量每年可減少740公噸，亦即總排放量約可減少2%至3%。

42. 鑒於有關係統可回收95%的汽油汽體予以循環再用，胡經昌議員認為汽油存在減價的空間。環境運輸及工務局副秘書長E2表示，回收汽油汽體所得收入有部分會被安裝及使用回收系統的成本抵銷。不過，汽油價格是由各間油公司因應市場情況而釐定。環境運輸及工務局副秘書長E2回應黃容根議就系統安裝成本提出的詢問時表示，安裝加油汽體回收系統的成本約為400,000元，每年的維修及運作成本約為80,000元左右，而每年的覆檢費用則為20,000元左右。

43. 在諮詢業界方面，環境運輸及工務局副秘書長E2表示，汽油業普遍支持上述建議，並歡迎政府當局給予業界3年時間安裝有關係統，因為該時限較1999年相關安裝工程第一階段的1年時間為長。汽車業亦覺得，相對於在汽車安裝加油汽體回收系統的方案，現時的建議較可接受。黃容根議員詢問，既然加油汽體回收系統的安裝及維修費用高昂、安裝工程會帶來不便，而違反規定亦須受罰，業界為何要支持該建議。他認為政府當局有必要在提交該建議前進一步諮詢業界。

44. 胡經昌議員質疑是否適宜就違反建議計劃的規定施加監禁處分。環境運輸及工務局副秘書長E2表示，該罰則與在1999年通過的《空氣污染管制(油站)(汽體回收)規例》(第311章，附屬法例)的罰則水平一致。該規例獲通過以來，政府當局至今未有作出任何檢控。

## VII. 其他事項

45. 議事完畢，會議在下午6時18分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2003年9月8日