

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)224/04-05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10月25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)
劉慧卿議員, JP (副主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
李柱銘議員, SC, JP
張文光議員
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
陳偉業議員
余若薇議員, SC, JP
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
郭家麒議員
劉秀成議員, SBS, JP

出席會議的
非委員的議員：王國興議員, MH
湯家驊議員, SC,
鄭志堅議員

缺席委員：黃容根議員, JP

出席公職人員：議程第IV項

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

常任秘書長(環境)
郭家強先生

副秘書長(環境)2
鄧忍光先生

環境保護署

環境保護署署長
羅樂秉先生

議程第V項

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

常任秘書長(環境)
郭家強先生

署理副秘書長(環境)1
黃珍妮女士

助理秘書長(環境)2A
余泳倫女士

環境保護署

助理署長(廢物設施)
陳英儂博士

議程第VI項

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

常任秘書長(環境)
郭家強先生

副秘書長(環境)2
鄧忍光先生

首席助理秘書長(環境)3
謝展寰先生

環境保護署

環境保護署署長
羅樂秉先生

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(1)4
潘耀敏小姐

經辦人／部門

I. 通過會議紀要

(立法會CB(1)73/04-05號文件 —— 2004年10月12日
會議的紀要)

2004年10月12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)79/04-05(01)號文件 —— 待議事項一覽表)

3. 主席請委員參閱在會議席上提交的待議事項一覽表。她表示，該一覽表是在考慮過2003至04年度立法會期的待議事項，以及政府當局提交財務建議和立法建議的時間表之後，再經諮詢政府當局後制訂的。

4. 主席在回應陳偉業議員的詢問時表示，飛機噪音屬經濟發展及勞工局的職責範圍，將會由經濟事務委員會跟進。經濟事務委員會討論該事項時，將會邀請環境事務委員會的委員出席有關會議。陳議員表示，飛機噪音屬環境問題，把該問題納入經濟發展及勞工局的職責範圍是錯誤的。他表示，委員或須就各政策局的職責分工進行討論。

5. 主席提醒委員，事務委員會將於2004年11月18日(星期四)上午9時至下午12時30分舉行下次例會，討論淨化海港計劃第二期。

6. 應政府當局的要求，委員亦同意在2004年11月22日(星期一)下午2時30分舉行一次特別會議，討論下列事項 ——

(a) 關於三項污水系統工程項目的綜合文件

- 大埔污水處理廠第五期第一階段工程
- 離島污水收集系統第一期第二階段 —— 坪洲污水處理廠改善工程
- 離島污水收集系統第一期第一階段第一部份 —— 昂坪村污水收集系統工程；

(b) 檢討《動植物(瀕危物種保護)條例》；

(c) 自然保育政策檢討。

(會後補註：應政府當局要求，上述會議的議程已刪除(a)項中有關“離島污水處理工程第一期第一階段第一部分 —— 昂平鄉村污水處理工程”的項目。此外，(a)至(c)項的議題亦已按政府當局的意見修改。)

7. 劉健儀議員察悉，是次會議將會延長30分鐘至下午5時結束，以便有足夠時間討論“管制空氣污染的策略”此新增議項。她表示，雖然主席有酌情權延長會議時間，但該決定可能會對已事先編排工作的委員造成不便，並因而無法在會議延長時段內留下開會。因此，最好能盡量按原定時間進行會議，如有需要，則編排一次特別會議以就個別項目進行討論。陳偉業議員贊同其意見。主席表示，是次會議的時間是應副主席的要求而加長，委員已於2004年10月20日獲通知有關安排。

IV. 環境運輸及工務局環境科與環境保護署合併

(立法會CB(1)3/04-05(01)號文件 —— 政府當局提交的文件)

立法會CB(1)79/04-05(02)號文件 —— 政府當局提交的文件)

8. 環境運輸及工務局常任秘書長(環境)(下稱“環境運輸及工務局常任秘書長”)向委員簡介政府當局有關

合併環境運輸及工務局環境科與環境保護署(下稱“環保署”)的建議。主席繼而請委員注意一份在會議席上提交的意見書，該份意見書是由香港政府華員會(下稱“華員會”)環境保護主任分會提交，並由政府當局轉介予事務委員會，旨在對合併建議表示支持。她又提醒委員，應把討論重點集中在合併建議的政策事宜而非相關的人事編制改變，因為後者應由人事編制小組委員會討論。

(會後補註：華員會的函件其後已隨立法會CB(1)114/04-05(01)號文件送交委員參閱。)

9. 陳偉業議員對署局合併大致上表示支持，並希望可盡快予以實施。他建議環境運輸及工務局亦應研究把運輸署與其所屬政策局合併，儘管相關工作會更為複雜，但由於可節省大量資源，因此是符合公眾利益之舉。

新環保署的擬議組織架構

10. 余若薇議員詢問政府當局會否有足夠人手處理環保署的工作，尤其是監察及檢討政策推行事宜的工作。環境運輸及工務局常任秘書長答稱足夠。他表示，在新架構之下，環境保護署署長(下稱“環保署署長”)會由3名環境保護署副署長(下稱“副署長”)負責支援，其中一名副署長會負責運作事宜，另外兩名副署長則會負責協助環保署署長發展及制訂政策。

11. 王國興議員表示憂慮合併建議會導致專業人員被政務主任取代，因而影響新環保署的專業水平。他繼而詢問新架構會保留多少名專業人員。郭家麒議員提出相若的憂慮，並提醒政府當局，以政務主任取代專業人員，長遠而言可能會影響環境政策(包括醫療廢物的管理)的推行工作。環境運輸及工務局常任秘書長解釋，合併建議旨在強化制訂和推行政策的程序，透過把專業人員與政務主任的工作結合起來，使他們能夠發揮團隊精神以取得更佳的工作成效。此舉絕不會影響環保署的專業水平。實施建議的首長級架構重整後，將有一個首長級薪級第5點及兩個首長級薪級第1點的專業職位，以及一個首長級薪級第2點的首長級丙級政務官職位再無需要保留，而環保署其餘現職專業人員均會獲新環保署繼續聘用。此外，當有合適的職位空缺出現時，具備相關經驗並證實確有才能的資深專業人員，會獲給予機會出任現時由政務主任擔任的首長級職位。環境運輸及工務局副秘書長(環境)2(下稱“環境運輸及工務局副秘書長2”)補充，實施合併建議後，除環境運輸及工務局常任秘書長提及的4個職位外，環保署現有編制內其餘1 170個專業人員及職位均會獲得保留。為使能過渡順利及讓員工參

與政策制訂的工作，大約80名環保署現職人員將會改由兩名環境運輸及工務局副秘書長管轄，而該兩名副秘書長的職銜將會重定為副署長，負責制訂政策。實施合併建議後，該兩名副署長轄下將會有220名職員。

12. 環境運輸及工務局局長補充，根據合併建議，政府當局並無計劃以政務主任取代專業人員。新環保署會由一個首長級薪級第6點的職位掌管，而根據現行制度，該職位會是一個開放首長級職位，可由政務主任或專業人員出任，因為就督導環境政策而言，管理技巧與專業技巧均非常重要，因為環境政策涵蓋範圍既廣泛又繁多，有時甚至相當政治性。她向委員保證，政府當局會調配足夠人手及資源予新環保署的廢物政策科，以免為改善特殊廢物(包括醫療廢物)的管理而進行的建立政策框架工作受到延誤。

13. 張文光議員察悉並關注到，上述3個副署長職位的職責分工極不平均。副署長(1)負責大量運作職務，範圍由環境評估以至檢控工作，而副署長(2)及副署長(3)則只是各自負責為兩個範疇制訂政策。副署長(1)管轄的職員人數亦遠較另外兩個副署長多。環境運輸及工務局常任秘書長解釋，副署長(1)的職責是反映現時的副署長的職責，由於須掌管運作事宜和推行政策，故需要較多員工支援。另一方面，副署長(2)及副署長(3)將會負責政策制訂及法例檢討，雖然他們所需要的支援較少，但並不表示其職責相對較少。

14. 劉慧卿議員詢問，環保署現行組織圖上為何沒有顯示檢控課。環保署署長解釋，在數年前，調查及檢控工作均由地區污染管制科轄下各個污染管制辦事處負責進行。由於是否提出檢控的實際決定是由進行相關調查的污染管制辦事處作出，律政司認為該項安排不恰當。為此，署方成立了一個獨立的檢控課，由一名助理署長掌管，並與負責搜集證據的人員分開。實施合併建議後，檢控課會由一名副署長直接管轄，並會與各證據搜集組進一步分開。律政司認為把相關人員如此分開較為可取，因為這樣可確保決定是否提出檢控的人員與參與搜集證據的人員兩者完全獨立。

15. 鑒於新環保署的環境評估科會負責執行噪音規劃範疇的一些專業職能(例如提供道路和航空交通噪音的模擬系統)，陳偉業議員詢問，為何環保署雖然須負責與航空交通噪音有關的職能，但卻無權制訂及實施該等政策。相關政策現時屬於民航處和經濟發展及勞工局的職責範圍，但兩者都是注重航空業的經濟利益多於注重對噪音的管制。他表示，環保署既然有權管制道路和海

上交通產生的噪音，沒有理由不能規管航空交通產生的噪音。環境運輸及工務局局長解釋，航空交通噪音有很多種類。直升機產生的噪音滋擾屬環保署管轄，但飛機噪音預測則屬於民航處的職責範圍。環境運輸及工務局副秘書長2補充，新環保署的環境評估科會負責噪音評估，以及策略性發展規劃和本地發展規劃，當中包括管制道路交通噪音及隔音屏障的規劃等。環保署署長補充，雖然飛機噪音的法定管制歸屬民航處，但該處亦有要求環保署就城市規劃的建議置評，以及就新規劃發展提供意見。該等意見可涉及很多方面，其中包括就民航處引入的飛機噪音預測等量線置評，以及就道路交通模式和住宅發展地區附近的直升機場擬建計劃提供意見。

16. 陳偉業議員詢問因實施合併建議而會被刪除的初級職位數目。他擔心被刪除的初級職位數目會遠超於被刪除的高級職位數目。環境運輸及工務局副秘書長2解釋，該50多個非首長級職位會在2007年3月底前刪除，但刪除該等職位的原因是政府不斷致力提高效率，並非因為合併建議。政府當局會透過自然流失、第二輪自願退休計劃及內部重新調配來刪除該等職位，不會強制遣散員工。

人手編制事宜

17. 何鍾泰議員支持合併建議，但希望政府當局可採用不影響員工士氣的方式進行合併，並應考慮准許未獲納入自願退休計劃的職系的員工按本身的意願申請退休。畢業生見習服務亦應予以保留，以便他們可取得相關專業組織的正式會員身分。但張文光議員持不同意見。他表示，屬民主黨的議員雖然會支持合併建議，但卻認為讓自願退休計劃未有涵蓋的職系員工申請退休未必恰當。他指出，審計署署長曾經表示，准許不符合自願退休計劃資格的員工申請退休會增加公帑開支，因為須提供撥款填補其職位。他強調，必須遵行既定的退休政策，不應為確保合併建議獲得支持而有所妥協。環境運輸及工務局常任秘書長察悉委員提出的意見。

18. 劉江華議員察悉，有關員工大致上接納合併建議，而政府當局會繼續與他們保持對話，以釋除他們的疑慮。他繼而詢問有關員工的疑慮屬何性質，以及該等疑慮是否關乎他們的晉升前景。環境運輸及工務局副秘書長2表示，環保署署長已透過發出7封公開信，讓有關員工得悉事態的發展。另一方面，署方與各級員工共舉行了13次會議。在會上提交的華員會函件清楚已顯示有關員工支持合併建議。按該函所載，華員會歡迎政府當局把環保署署長一職提升為首長級薪級第6點的職位，以及將其職務與環境運輸及工務局常任秘書長的職務合

併，並有信心政務主任職系人員可帶領環保署面對未來的新環境轉變。華員會亦接納由政務主任職系人員出任新環保署的兩個副署長職位，其最大憂慮是3個高級專業職位會因為合併建議而失去。署方已告知有關員工，該等首長級高級職位日後會透過開放首長級職位制度予以填補，即該等職位亦可由環保署內證實確有才能和勝任能力的高級專業人員出任。

19. 劉江華議員表示，環保署專業人員的晉升機會在署局合併後有可能減少，因為在開放首長級職位制度下，以往可供他們直接晉升的首長級高級職位須與政務主任職系人員分享及競爭。他詢問政府當局會否準備作出承諾，使專業人員的晉升前景不受合併建議影響。但張文光議員指出，由有能者擔當職位是行之已久的做法。因此，政府當局不應作出讓專業人員出任首長級職位的任何承諾。開放首長級職位制度應能讓最合適的人選(無論是政務主任還是專業人員)出任相關職位。環境運輸及工務局副秘書長2解釋，隨着環保署署長一職由首長級薪級第5點提升至第6點，以及現時兩個由政務主任出任的副秘書長職位(首長級薪級第3點)的職銜重定為副署長，新環保署總共會有3個副署長(而現行安排下則只有1個副署長)，因此，在開放首長級職位制度下，合資格專業人員的晉升機會其實是有所改善。

20. 劉慧卿議員雖然對合併建議表示支持，但認為刪除4個首長級職位及50個非首長級職位所節省的開支尚未足夠，她希望當局可透過推行另一項合併建議節省更多開支。她提述政府當局就議程第VI項“管制空氣污染的策略”提交的文件第20段，並詢問政府當局如何利用合併建議騰出的人力資源，協助擴大與廣東省在空氣污染措施方面的交流，以及與珠三角內港資企業建立伙伴關係以落實各項控污措施。環境運輸及工務局局長回應時承認有需要致力節約，但強調在保護環境方面仍需多下功夫，尤其是在控制不斷惡化的地區空氣質素方面，必須與廣東省各有關當局合作，致力制訂相關政策和目前尚待研究細節的監管架構。

21. 鑒於上述文件清楚說明合併建議減省的人力資源會被用於處理跨境環境問題，張文光議員表示，合併建議一旦落實，政府當局便應設法提供所需人手。環境運輸及工務局常任秘書長證實，在新組織架構下，該3個副署長的其中一人會負責統籌跨境環境問題。

22. 主席在作出總結前詢問委員原則上是否支持合併建議，以及是否同意讓政府當局向人事編制小組委員會提交該建議。委員表示同意。

**V. 5166DR號工程計劃 —— 將軍澳堆填區修復計劃
—— 驗收後的環境監測工程**

(立法會CB(1)79/04-05(03)號文件) —— 政府當局提交的文件

23. 環境運輸及工務局署理副秘書長(環境)1(下稱“環境運輸及工務局署理副秘書長1”)向委員簡介政府當局有關把5166DR號工程計劃《將軍澳堆填區修復計劃——驗收後的環境監測工程》提升為甲級工程項目的建議。按付款當日價格計算，該計劃估計費用為9,870萬元，用以在緊接的7年期間(即由2006年2月至2013年1月)，繼續於將軍澳堆填區進行驗收後的環境監測工程。若委員同意，該建議將會提交工務小組委員會審議。

堆填區的管理

24. 劉江華議員對將軍澳堆填區產生的大量堆填氣體和滲濾污水所帶來的不良影響表示關注。他亦質詢為何在不斷進行保養及控制下，地面水及地下水滲入堆填區的問題仍然如此嚴重。他繼而要求政府當局解釋，當局在設計堆填區的過程中有否考慮污水滲入的嚴重程度，以及是否有任何方法控制此問題。環境保護署助理署長(廢物設施)(下稱“環保署助理署長”)表示，將軍澳堆填區的修復工程於1999年完成，驗收後的環境監測工程亦隨即展開。滲濾污水中的生化需氧量雖符合訂明標準，但其化學需氧量和總氮濃度均超逾可接受水平。舉例而言，滲濾污水的總氮濃度為平均每公升1 000毫克，便遠超於每公升200毫克的可接受排放標準。因此，當局必須繼續操作及保養滲濾污水管理系統，以達致《水污染管制條例》(第358章)所訂明的排放標準。至於污水滲入的問題，環保署助理署長表示，現時的控制及管理系統已能減少污染造成的影響。此外，經滲濾污水管理系統處理的滲濾污水不會直接排放到鄰近水域，而會被輸送到昂船灣污水處理廠作進一步處理後才排放。當局亦有在不同地點進行水質測試，以確保所產生的滲濾污水不會影響地面水、地下水及海水的水質。

25. 劉健儀議員表示，她別無選擇，唯有支持撥款建議，否則該堆填區所產生的堆填氣體和滲濾污水均便法受到控制。鑒於將軍澳堆填區為13個已關閉堆填區之一，她詢問其餘的堆填區是否需要相同程度的監測及維修，若然，該等堆填區(即使有些自1975年已經關閉)是否仍需要持續撥款以進行監測及維修工作。由於堆填區的保養是一個世界性的問題，她詢問當局現時所採用的措施是否獲認為最具成效，以及曾否參考海外的經驗。環

環境運輸及工務局局長表示，3個運作中的堆填區(即新界東北堆填區、新界東南堆填區及新界西堆填區)均已採用最先進的科技。除了透過監測井和抽氣井系統收集堆填氣體再加以運用之外，滲濾污水亦會輸送往污水處理廠，藉以防止地下水滲入的問題。然而，較舊的堆填區的堆填氣體及污水滲入問題則較為難以管理。政府當局已竭盡所能，確保情況受到控制。與此同時，政府當局亦善用那些已全面修復的堆填區，作休憩公園及高爾夫球練習場等實益用途。

26. 劉秀成議員詢問有否利用堆填氣體作實益用途，若然，此舉能否帶來收益。環境運輸及工務局署理副秘書長1答稱確實如此。每個堆填區所產生的堆填氣體均會用來製造能源，以供其本身操作之用。此外，船灣堆填區及新界東北堆填區產生的所堆填氣體亦曾經／將會輸送往煤氣公司位於大埔的煤氣廠作燃料之用。環保署助理署長補充，將軍澳堆填區第一、二及三期所產生的堆填氣體中，47%已被利用作實益用途，例如，為滲濾污水管理系統提供能源，並為堆填區提供照明之用。然而，由於已關閉堆填區產生的堆填氣體量日漸減少，可能不值得在產氣及接駁系統方面進行投資。至於產生大量堆填氣體的3個運作中的堆填區，政府當局現正積極與電力公司聯繫，商討如何能盡量善用堆填氣體。政府當局已為如何使用新界東北堆填區所產生的堆填氣體制訂計劃。環境運輸及工務局局長補充，由於堆填氣體須經過過濾程序方能使用，如果只有少量堆填氣體產生，投資在這個程序就可能不符合成本效益，其中尤以較舊的堆填區為然。

使用修復堆填區

27. 劉秀成議員詢問，政府當局有否計劃善用已修復堆填區。環境運輸及工務局署理副秘書長1表示，已修復堆填區的用途須視乎其情況、所在位置及是否適宜開放使用而定。部分已修復堆填區已經改建為康樂設施，例如將船灣堆填區用作哥爾夫球練習場；把晒草灣堆填區改建為可用作足球和棒球場的多用途草地球場，以及在將軍澳堆填區撥出部分土地闢設模型飛機場。政府當局亦正研究其他計劃，把一些已修復堆填區發展成為休憩公園，供市民使用。至於何時開放已修復堆填區作正常用途，環境運輸及工務局署理副秘書長1表示須視乎有關堆填區的面積，以及棄置於該等堆填區的廢物的數量和性質而定。由於每個堆填區的情況各有不同，故需分別訂定不同的修復後護理計劃，因此，已修復堆填區何時才可開放作正常用途，並沒有硬性的規定。

28. 李永達議員關注到本港康樂場地嚴重短缺，尤其以周末及公眾假期期間為然。他認為與其荒廢已關閉的堆填區，不如將之用於更有實益的用途。因此，他促請環境運輸及工務局與其他有關的決策局聯手訂定計劃，把已修復堆填區發展成為康樂場地，供市民使用。環境運輸及工務局局長表示，政府當局一直推行計劃，把已修復堆填區用於更有實益的用途。除晒草灣堆填區及船灣堆填區外，當局亦計劃將其他已修復堆填區發展為康樂場地。此外，政府當局現正研究邀請私營機構參與發展堆填區的可行性。當局亦會考慮運用香港賽馬會提供的資金，發展堆填區作康樂用途。目前，環境運輸及工務局正與民政事務局研究有關前身為堆填區的康樂場地的管理工作問題。

29. 為了更深入了解有關問題，李永達議員要求政府當局提供文件，說明有關善用已修復堆填區的計劃。由於堆填區的情況各有不同，環境運輸及工務局局長表示擬訂有關計劃會有困難，因為當局根本無法準確預測已修復堆填區何時不再產生堆填氣體，並可在安全的情況下進行發展。環境運輸及工務局署理副秘書長1補充，民政事務局已成立工作小組，就已修復堆填區的用途提供意見。李議員雖明白當中所涉及的困難，但認為當局應就何時可在安全情況下使用堆填區作出一些粗略估計。有關資料亦應納入發展堆填區的招標文件內。劉慧卿議員亦表示類似的關注意見，並要求當局就堆填區修復計劃的進展提供資料文件，以及就已修復堆填區的用途提交計劃。此外，主席亦認為政府當局必須向有關的區議會提供堆填區的監測數據，讓市民大眾得知鄰近的堆填區是否不會危害安全。有關資料應以淺易的用語表達，以方便公眾理解。環境運輸及工務局局長察悉各委員的意見。她表示，政府當局亦會考慮將有關資料上載至政府的網站。

政府當局

30. 郭家麒議員詢問，修復堆填區需要多少時間及金錢，以及在考慮過所涉及的建設費用和經常費用後，可否計算出平均的單位成本。他又強調有需要防止及減少搭建物料。政府當局應盡力遏止任意拆卸樓宇(尤其是據稱會予以拆卸的紅灣半島)，以免耗盡需求甚殷的堆填區空間。環境運輸及工務局局長同意堆填區的管理及保養一直構成沉重的財政負擔，因為必須投放大量資源進行修復工程及修復後護理工程，而且該等工程必需進行一段很長的時間。此外，已修復堆填區必須經過一段很長時間才可用作正常用途。至於管理及保養堆填區的平均費用，環境運輸及工務局局長表示，由於每個堆填區所需的費用各有不同，因此當局很難提供有關的估計數

政府當局

字。環保署助理署長補充，由於不同的堆填區的面積、使用年期及情況各異，因此，進行成本評估亦未必可以作出有意義的比較。儘管如此，政府當局答允就修復堆填區的各项費用提供更多資料。關於任意拆卸樓宇的情況，主席表示此事已超出現時的討論範圍。然而，此事可在日後討論廢物處理的會議上加以討論。

VI. 管制空氣污染的策略

(立法會CB(1)79/04-05(04)號文件——政府當局提交的文件)

31. 應主席邀請，環境運輸及工務局局長向委員扼要講述政府當局提交的“管制空氣污染的策略”文件的要點。主席請委員注意綠色和平的意見書及《南華早報》刊登關於管制空氣質素的文章，該等意見書及文章已於會議席上提交委員參閱。

(會後補註：綠色和平的意見書及《南華早報》刊登關於管制空氣質素的文章已隨立法會CB(1)114/04-05號文件送交委員參閱。)

減排目標

32. 鑒於區域性空氣污染對本港空氣質素的影響隨着珠江三角洲(下稱“珠三角”)地區的經濟及工業發展而不斷增加，李柱銘議員表示，有關問題不能靠香港特別行政區(下稱“香港特區”)政府獨力解決。然而，儘管空氣質素持續惡化，但他察悉廣東省政府注重管制水污染多於管制空氣污染。

33. 環境運輸及工務局局長表示，據她理解，廣東省政府對水污染及空氣污染同樣重視，但要取得更有效的管制，便需要投放更多資源。為了改善整個珠三角地區的空氣質素，廣東省政府及香港特區政府聯手制訂了珠江三角洲地區空氣質素管理計劃(下稱“管理計劃”)，以期達到各項減排目標，而雙方均會積極跟進管理計劃下的各項工作。在香港，自從實施一系列控制本地污染源頭的措施，尤其是實施控制車輛廢氣的石油氣的士計劃後，路邊空氣質素已大為改善。不過，珠三角地區工商業運作產生的污染物排放量不斷增加，令區域空氣質素受到影響。

34. 鑒於廣東省政府與香港特區政府於2002年4月就減排目標達成共識後，空氣質素並無太大改善，劉江華議員詢問，政府當局是否有信心可大幅降低污染物排

放量，到2010年時如期達到減排目標。環境運輸及工務局局長表示，改善區域空氣質素是需要時間的。按照珠三角地區現時經濟發展的步伐，可在短時間內減低污染物排放量的可能性不大。不過，兩地政府每年均會檢討各項控污措施，以顧及最新的發展變化。環境運輸及工務局副秘書長2補充，廣東省政府及香港特區政府採用的減排政策有很高透明度，主要針對發電廠、車輛和最污染的工業工序，並按研究、訂定目標、規劃及實施這4個步驟進行。首3個步驟已經完成，現正進入實施程序，相關詳情載於政府當局的文件。

35. 李永達議員表示，對於在2010年達到減排目標，他並不樂觀。他指出，內地雖然有全面及嚴格的環保法例規管各類工業活動的進行，但該等法例卻未有獲得嚴格遵守。因此，除非廣東省政府採取較嚴厲的措施來達致減排目標，否則，他看不到空氣污染問題可如何在未來10至20年內獲得解決。他詢問政府當局有否任何新措施處理該情況。環境運輸及工務局局長表示，兩地政府用了很長時間才就減排目標達成共識及定出管理計劃。然而，該等目標必須因應珠三角地區內經濟發展的步伐，由雙方盡最大努力達到。環境運輸及工務局局長補充，她不認同委員的悲觀態度，但同意須多做功夫，確保珠三角地區在持續發展之餘，不會因為偏重經濟增長而忽略對環境的關注。她補充，香港可透過教育及宣傳，在提高珠三角地區環保意識方面擔當一個積極的角色。香港特區政府參與東莞的環保推廣活動就是箇中例子。

36. 余若薇議員認為，政府當局應向市民解釋定出該等減排目標所依據的準則，以及有何方法達致該等目標。政府當局應把該等資料連同其與廣東省政府進行討論的結果提供予相關組織，以便它們可在下次會議討論相關事項前提出意見。環境運輸及工務局局長解釋，兩地政府在1999至2002年期間聯手進行了一項區域空氣質素研究，透過量化各類污染物排放情況、採集空氣樣本和利用電腦模擬準確評估區內空氣污染分佈及變化等方法來分析各工商業源頭的比重以及對區域空氣污染的直接和間接影響，以助訂立污染管制措施的優先次序。該等研究結果已上載至政府網頁，以供市民參閱。政府當局亦會就發放16個聯網監察站的空氣質素數據與廣東的有關當局聯繫，以了解是否有任何改善。至於公布與廣東省政府討論的結果，環境運輸及工務局局長表示，她須先行徵詢廣東各有關當局的意見，然後才能決定可否披露該等資料。

37. 劉江華議員詢問，在粵港持續發展與環保合作小組之下成立的珠江三角洲空氣質素管理及監察專責小組有否所需權力跟進管理計劃之下的各項工作。環境運輸及工務局局長表示，該合作小組須向香港特區行政長官及廣東省省長負責，兩位長官均承諾互相合作，使區域空氣質素獲得改善。

38. 主席建議，應採用較科學化的方法(例如衛星勘察及遙測)，以便能更準確地預測污染及追蹤污染源頭，從而改善監管。環境運輸及工務局局長同意衛星勘察對追蹤污染源頭甚為有用，而該項技術亦已獲香港科技大學採用。另一方面，局方正尋求與香港天文台合作，以便可多利用該技術追蹤污染源頭，並得以採用較有效的措施減少排放物。

39. 就綠色和平的意見書所載，與歐洲聯盟的標準比較，香港的空氣質素指標過時及太過寬鬆，環境運輸及工務局局長表示，根據世界衛生組織所訂指引，空氣質素指標應因應當地情況釐定，以便可制訂適當的措施。訂出太高及無法達到的標準是沒有意義的。釐定空氣質素指標是個甚具爭議性的課題，以美國的情況為例，有些法律程序是針對當地新建議的空氣質素指標提出的。

車輛排放的廢氣

40. 劉健儀議員擔心，儘管政府當局以1997年作為參照基準，致力在2010年達致各項減排目標，但面對珠三角地區經濟持續增長，空氣污染問題很難獲得解決。隨著內地加入世界貿易組織及珠三角地區內經濟活動融合，政府當局必須採取更有效的措施應付日益惡化的區域空氣污染問題。該等措施包括使用天然氣代替煤發電，以及採用較環保的車輛。她表示，與香港比較，廣東現時減少汽車排放廢氣的步伐太慢。舉例而言，香港新登記的車輛必須符合歐盟III期廢氣排放標準，但內地的車輛則只須符合歐盟II期廢氣排放標準。此外，內地柴油含硫量為0.05%，較香港柴油0.005%的含硫量為高。鑒於香港的石油氣的士計劃相當成功，她詢問為何不能考慮在廣東採用較環保的燃料。她以洛杉磯透過控制車輛廢氣消除煙霧問題為例，希望區域空氣污染問題可在雙方共同努力下獲得解決。

41. 環境運輸及工務局局長在回應時表示，就在2010年達致減排目標取得共識時，政府當局已充分考慮珠三角地區的經濟增長。至於控制內地汽車排放的廢氣，她表示，雖然北京、上海及廣州已採用歐盟II期車輛，但其他省份仍以使用歐盟前期車輛居多。在推行車輛廢

氣排放政策時，內地的有關當局須確保相關政策不會影響汽車製造業及現時在使用中的車輛。有關當局必須在經濟發展與關注環保兩者之間審慎作出平衡，因為廣州有170萬部車輛，而香港相對只得50萬部，其車輛廢氣政策的影響範圍比香港大得多。

42. 張文光議員明白，管制廣東境內車輛排放的廢氣並非香港的司法管轄權範圍，但認為本港可採取若干措施，以紓緩路邊污染的問題。例如把黑煙車的罰款由1,000元進一步提高至1,500元，使之與亂拋垃圾的罰款看齊，因為排放黑煙屬較嚴重的罪行，會對空氣質素及公眾健康造成無法彌補的損害。加重罰則可取得較大阻嚇作用，並有助改善路邊空氣質素。事實證明，相關罰款上次由450元提高至1,000元之後，黑煙車的數目已見減少。環境運輸及工務局局長感謝張議員提出的建議。她同意提高黑煙車的罰款肯定有助提高阻嚇作用，但須就有關建議作進一步的公眾諮詢。

43. 李柱銘議員表示，民主黨的議員曾要求政府當局在商業中心區全面實施巴士轉乘計劃，藉以紓緩交通擠塞及進一步改善空氣質素。按照有關計劃，來自九龍和新界而取道西區過海隧道或過海隧道／東區海底隧道的所有過海巴士，將分別以上環及銅鑼灣為終點。轉車乘客繼而可利用以環保巴士行走的穿梭巴士服務繼續前往商業中心區。環境運輸及工務局局長表示，她樂意引入巴士轉乘計劃，但市民卻未必會歡迎，因為他們情願使用點到點的巴士服務，即使提供票價優惠，亦未必願意採用巴士轉乘服務。此項建議獲各個區議會支持的可能性亦不高，因為各個區議會曾一再要求政府當局提供較方便的巴士路線為其地區服務。她強調，政府當局是透過與各個區議會進行漫長商討及不斷致力重組巴士路線後，才得以把巴士數目減少17%。

44. 李柱銘議員察悉，推行巴士轉乘計劃必須各方共同努力，並須讓市民知道該計劃可帶來的環保效益及可節省的時間。就此，政府當局應勸喻各個政黨及區議會，不要把要求新巴士路線作為其政綱之一。運輸及工務局局長表示，如果獲得各個政黨支持，政府當局願意探討巴士轉乘計劃的可行性。

45. 由於持續惡化的空氣質素會影響海外投資，林健鋒議員表示，以珠三角地區獲得的投資規模而言，政府當局應採取更多有效措施，以改善空氣質素。環境運輸及工務局局長表示，隨著廣東加快步伐更換較環保的車輛及收緊柴油排放標準，預期相關情況日後會有所改善。鑒於環境運輸及工務局環境科與環保署合併後騰出

的人力資源可用於擴大與廣東在車輛廢氣排放技術方面的交流，郭家麒議員要求政府當局就如何運用該等資源提交進度報告。環境運輸及工務局局長表示，政府當局在現階段未有確實的資源運用計劃。

發電廠排放的廢氣

46. 環境運輸及工務局局長回應劉健儀議員的問題時表示，兩地政府已同意在實際可行情況下盡量使用天然氣發電。事實上，廣東現正建設4座液態天然氣發電廠，在2006年投入供電。在香港，核能、煤及天然氣以往所佔的發電比例大致相同，但由於天然氣的供應不穩定，現時對煤較為倚賴。據報，基於若干技術問題，海南島的天然氣儲備將會減少，繼而影響在爛角咀的天然氣發電站的運作。為確保有足夠的天然氣供應，政府當局正研究其他方法，例如物色適當地點儲存天然氣及使用海路運送天然氣。另一方面，政府當局正探討在香港發展可再生能源的可行性。但劉健儀議員指出，在經濟事務委員會早前舉行的某次會議上，政府當局告知該事務委員會的委員，天然氣的供應在過去數年一直維持穩定。

47. 郭家麒議員對本港的發電廠須倚靠煤發電表示遺憾。鑒於有迫切需要減少廢氣排放，他認為政府當局應致力尋找適當的天然氣儲存地點，並遊說兩間電力公司避免使用煤發電。環境運輸及工務局局長解釋，本港兩間電力公司的電力供應受《管制計劃協議》規管。因此，政府當局只能規定兩間電力公司遵守廢氣排放標準，並不能單方面更改協議條款或阻止其使用煤發電。

48. 對於中華電力有限公司(下稱“中電”)的發電廠排放的廢氣在2002至03年度內增加了90%的指稱，劉慧卿議員表示察悉和關注。她質疑該情況與天然氣供應減少是否有關，以及兩間電力公司有否致力控制廢氣排放，以盡其部分社會和企業責任。鑒於按政府當局文件第19(1)段所載，增加利用天然氣或其他清潔能源(例如透過廢物能源回收設施產生的電力)發電，可能會導致電力成本上升，劉議員認為有需要讓市民知道使用清潔能源發電的財政影響。環境運輸及工務局局長表示，中電已在其年報中列明發電所使用的煤及天然氣的數量。作為一所負責任的企業，中電應致力減少發電所排放的廢氣。政府當局亦會與兩間電力公司聯繫，制訂在經濟上可行而在環保方面亦可為人接受的解決方案，以控制發電廠排放的廢氣。

49. 李永達議員詢問廣東境內未有安裝或加裝脫硫設施的發電廠的數目。環境運輸及工務局局長表示，她

相信該類發電廠在廣東境內為數不少。由於電力供應不足，該等已關閉的發電廠有部分須重開使用。環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)3補充，本年內已為深圳西部電廠5、6號機組、東莞沙角A電廠5號機組和台山電廠1、2號機組等加裝脫硫設施。為深圳媽灣電廠、位於東莞沙角的3間電廠、廣州黃埔電廠、廣州珠江電廠、珠海電廠等加裝脫硫設施的工程亦已展開，預期工程可於2005至06年間完成。區內其他電廠亦在進行籌備加裝脫硫設施的工作，以達至2007年前為所有125兆瓦或以上發電機組完成脫硫工程的目標。

50. 至於香港特區政府採取了哪些措施協助減低廣東的發電廠所排放的廢氣，環境運輸及工務局局長表示，政府當局正與廣東省環保局一同研究如何推展粵港兩地電廠排污交易的試驗計劃。在引入該計劃後，參與的發電廠會按需要安裝脫硫設施，以減少污染物數量。內地的有關當局尚未釐定發電廠可接受的污染物數量，但正探討把西電東輸的可行性。有關當局計劃在西部發展較落後的省份發展可再生能源，以期將當地生產的能源輸送至東部的已發展城市。此舉可達致雙重目標，既可改善西部經濟，又可減少東部的廢氣排放。不過，現時仍有多項問題(例如技術可行性及電量供求)有待解決。

51. 因應內地可再生能源方面的最新發展，何鍾泰議員詢問可否透過與內地有關方面組成合資企業，以較大規模把可再生能源引入香港。環境運輸及工務局局長表示，香港有興趣與內地合作發展可再生能源，但尚未就有關發展制訂計劃。此外，兩地亦須就發展可再生能源的方法進行技術交流。

52. 鑒於控制空氣污染一事相當重要，劉慧卿議員認為有需要舉行另一次會議，繼續就此議題進行討論，並邀請市民提出意見。該會議可與經濟事務委員會聯合舉行，並應邀請兩間電力公司參加。她又要求政府當局就綠色和平的意見書作出書面回應。

政府當局

VII. 其他事項

53. 議事完畢，會議於下午5時13分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年11月17日