

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1482/05-06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：2006年4月24日(星期一)
時 間：下午2時
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：蔡素玉議員, JP (主席)
劉慧卿議員, JP (副主席)
李柱銘議員, SC, JP
張文光議員
單仲偕議員, JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP

列席議員：何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
楊孝華議員, SBS, JP
王國興議員, MH

缺席委員：黃容根議員, JP
陳偉業議員
余若薇議員, SC, JP

出席公職人員：議程第IV項

環境運輸及工務局

常任秘書長(環境)
郭家強先生, JP

環境保護署

副署長(2)
范偉明先生

助理署長(廢物管理政策)
鄧建輝先生

議程第V項

土木工程拓展署

土木工程處處長
葉世初先生, JP

土木工程處／填料管理部
葉桂恆先生

環境保護署

助理署長(廢物管理政策)
鄧建輝先生

助理署長(環境基建)
陳英儂博士

議程第VI項

環境保護署

助理署長(水質政策)
彭樂民博士

署理高級環境保護主任(水質政策科)
陳偉權先生

渠務署

助理署長／設計拓展
徐偉先生

總工程師／顧問工程管理
麥嘉為先生

高級工程師／顧問工程管理
吳偉強先生

議程第VI項

環境保護署

助理署長(環保法規管理)
黃耀錦先生

首席環境保護主任(區域南)
林炳權先生

首席環境保護主任(區域評估)
許一鳴先生

經濟發展及勞工局

總經理(旅遊)特別職務
鄭慧鳳女士

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

地鐵有限公司

持續發展事務經理
馮悟文博士

公共關係經理(社區傳訊)
陳霖生先生

Skyrail-ITM (香港)有限公司

行政總監(索道營運)
盧達偉先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
余麗琮小姐

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)1298/05-06號文件 —— 2006年3月27日
會議的紀要)

2006年3月27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曾發出下述資料文件 ——

立法會CB(1)1204/05-06(01)號文件 —— 葵青區議會提交的意見書，當中夾附其於2006年2月15日舉行的會議的紀要

III. 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1300/05-06(01)號文件 —— 跟進行動一覽表
立法會CB(1)1300/05-06(02)號文件 —— 待議事項一覽表)

3. 委員同意在訂於2006年5月22日(星期一)下午2時30分舉行的下次例會討論下列事項 ——

- (a) 為汀九及深井提供污水收集系統和為元朗及錦田的污水收集系統工程委聘顧問；及
- (b) 改裝化學廢物處理中心以接收醫療廢物。

關於(b)項，劉健儀議員察悉，該區的居民強烈反對在其附近地方裝置焚化設施。她認為政府當局有需要向事務委員會簡介，有何用以處理醫療廢物及都市固體廢物的焚化技術，能有效地防止產生污染物(尤其是二噁英)或是將之減少至極低水平，藉以緩解區內居民的疑慮。

(會後補註：經主席同意，2006年5月22日會議的議程其後已加入兩項分別關於“建議減低東涌吊車項目對昂平生態所造成的環境影響”及“93DR－柴灣公眾填土躉船轉運站”的新議項。與此同時，政府當局已經取消關於“改裝化學廢物處理中心以接收醫療廢物”的議項。)

IV. 有關實施生產者責任計劃的立法建議

(立法會CB(1)1300/05-06(03)號文件 —— 立法會秘書處擬備的有關本港都市固體廢物的管理的最新背景資料簡介

立法會CB(1)1300/05-06(04)號文件 —— 政府當局提供的文件)

4. 環境運輸及工務局常任秘書長(環境)(下稱“常任秘書長”)解釋，政府當局擬在香港實施生產者責任計劃(下稱“該計劃”)的立法建議，並扼要介紹載列於資料文件內的重點。

5. 李永達議員表示，民主黨的議員支持早日引入實施該計劃的法例。他指出，由於“生產者”一詞可以解釋為廢物生產者或產品生產者，而後者很可能是在香港境外並且不受規管，因此有需要在實施該計劃的法例內清楚界定“生產者”一詞的定義。鑒於就把該計劃應用於膠袋而言，與小型商店及街頭商販(例如報攤)相比，大型連鎖店較容易實施該計劃，李議員因此詢問當局有否就把該計劃應用至膠袋進行全面的規管影響評估。主席亦就如何把“污染者自付”的原則應用至該計劃提出詢問，因為生產者可能並非污染者。劉慧卿議員表示，她支持該計劃的概念，並希望該計劃能成功推行。然而，她亦指出，在2006年1月19日的會議席上，部分團體代表對於建議向膠袋實施該計劃表示有所保留，因為海外的經驗顯示，使用預付費用的膠袋可能會令更多膠袋需要棄置。劉議員從秘書處擬備的有關本港都市固體廢物的管理的最新背景資料簡介察悉，當局正就不同的產品(包括膠袋)進行多項規管影響評估，她因此詢問該等評估研究的進展情況。

6. 常任秘書長在答覆時表示，他同意該計劃不應只涉及生產者，批發商、零售商及消費者亦應參與其事。因此，建議就實施該計劃而制定的法例將命名為《產品環保責任條例草案》，藉以反映該項法案的預定目的，就是有關的責任須由產品的生產、分銷、使用、收集、回收、處理及棄置等各方面共同分擔。該項法案以及其附屬法例將會列明有關的責任應如何分擔。舉例而言，根據《產品環保責任條例草案》，消費者應就有關膠袋的生產者責任計劃負擔一定的責任，因為他們才是實際的用家。他向委員保證，當局會就所有受該計劃規管的產品進行規管影響評估，而有關的研究結果將會向公眾公布。此外，當局亦會在該計劃實施至某些指定產品時進行公眾諮詢。環境保護署助理署長(廢物管理政策)(下稱“助理署長(廢物管理政策)”)補充表示，有關廢輪胎的規管影響評估已經完成，評估結論認為不會有重大的規管影響。他察悉，現時每條普通廢輪胎的處置費用大致上與規管影響評估的研究結果相同。然而，較大型輪胎的收費自然會較高，而其他的考慮因素(例如推行回收計

劃的成本)，亦須在該計劃下加以考慮。政府當局會努力尋找對相關行業造成最少傷害的方案。與此同時，就膠袋以及電力和電子設備進行的規管影響評估仍在進行中，預期可於年內完成。他補充，有關膠袋的規管影響評估將會考慮到小型商店及獨立商販使用膠袋的情況。

7. 林健鋒議員表示，支持減廢及廢物回收等環保措施的工商行業已積極採取行動以達致各項環保目標。然而，他們亦曾對諮詢不足及該計劃的成本影響等問題表示關注。若有關該計劃的法例匆匆推出，他們將沒有足夠的時間達致有關的要求，或會因而推遲相關產品的生產日期。歐洲國家的經驗亦顯示，推行該計劃的種種困難以及大幅增加的成本，已確實對該計劃的推行構成延誤。他因此促請政府當局諮詢受影響的工商行業以收集意見，從而預先處理該等行業的疑慮。例如收費水平、應由哪方面負擔相關費用(亦即就輪胎而言，應由汽車進口商還是車主負擔該計劃的收費)，以及應如何計算收費等問題，應在諮詢過程中與利益相關者共同解決。政府當局應解釋將會如何使用該計劃所徵收的費用。

8. 常任秘書長解釋，根據海外經驗，一般均是採用綱領法例的立法方式實施該計劃，亦即就該計劃的類似實施方式制定一套授權法例，其後透過附屬法例訂明詳細的規管要求。政府當局將會與利益相關者進行諮詢，當中包括製造商、進口商、分銷商、零售商及消費者，以便他們能知悉各計劃的詳情及他們在收集、回收、處理及處置棄用產品等方面的責任。該計劃的收費將會成為政府收入的一部分，而當局正考慮把有關收入撥作環保用途。

9. 劉健儀議員雖然支持該計劃的概念，但亦察悉公眾及相關行業對該計劃的影響有若干疑慮，尤其是現時該計劃的詳情還有待制訂。因此，她對建議的綱領法例立法方式極有保留，因為依她之見，此舉猶如簽署一張空白的支票。她質疑為何當局不可以考慮制定一條全面的法例，並在其下制定一整套生產者責任計劃規例，列明經詳盡的公眾諮詢後制定的實施細節。她最憂慮的是實施該計劃並不能達致有關鼓勵廢物回收的預定目的。舉例而言，輪胎業一直以來均以比有關廢輪胎的生產者責任計劃建議的收費低很多的費用回收廢輪胎。察悉到政府當局在推展該計劃時曾參考海外的經驗，她要求政府當局提供資料文件，說明相關國家實施該計劃的機制、管制法例及成效，以供委員參考。

政府當局

10. 副署長重申，綱領法例的立法方式是海外國家在實施該計劃時普遍採用的做法，只有少數例外的情況。因此，香港沿用此確立已久的做法亦非常合理。再者，當局將會就個別產品實施該計劃進行詳盡的諮詢，以便收集利益相關者的意見。至於海外經驗方面，常任秘書長表示，政府當局的資料文件的附件已經載列有關海外國家實施該計劃的法例的簡介，但當局仍可提供更多的資料。他向委員保證，他們必定能在相關規例制定之前，審議就各項產品實施該計劃的細節。

11. 然而，主席指出，海外的經驗或許與香港的情況並不相關。鑒於行政長官會同行政會議獲授權根據《基本法》制定法例，她看不到有何需要採用綱領法例的立法方式，以賦權法例列明主要目標及實施方式，但卻不訂明具體的規管法例。她指出，在缺乏規管法例的情況下，賦權法例會被視為徒具形式。她表示，她傾向就每一種產品擬備一條法案，而不是制訂一個沒有所須規管法例的立法框架。她亦憂慮，政府當局或會利用賦權法例作為藉口，延遲就指定產品制定實施該計劃的規例。常任秘書長表示，該計劃的實施方式包括產品回收、按金退還制度、預繳循環再造費及產品徵稅／徵款，而該等方式將會在不同產品的相關規例內列明。賦權法例必須提供立法框架，以便當局能據之以附屬法例的形式就個別產品實施該計劃。

12. 劉慧卿議員對只有有限時間審議附屬法例表示關注，尤以具爭議性的附屬法例為然。鑒於該計劃對相關行業影響深遠，她寧願就每個生產者責任計劃設立一條獨立的法案，以便有足夠時間審議每條法案。李永達議員表示，如果政府當局擬採用以賦權法例作出全面涵蓋的做法，則必須在提交相關生產者責任計劃規例前，盡量提供有關的管制法例的詳情，以便各利益相關者有時間進行討論。環境運輸及工務局常任秘書長(環境)向委員保證，政府當局會充分諮詢各利益相關者，並會在刊登憲報前把有關的條例草案及規例的擬稿提供予委員參考。為使有足夠時間審議各項生產者責任計劃規例，政府當局應研究採用先審議後訂立的程序。

13. 鑒於在相關法案獲通過前預先提供附屬法例擬本予委員參考是政府當局一貫的做法，劉健儀議員要求政府當局把其擬於進行公眾諮詢後草擬的各條生產者責任計劃規例與《產品環保責任條例草案》一併提交，讓委員對該條例草案給予支持之前，對管制法例的範圍有清楚的概念。她對主席所關注的事項亦有同感，認為在引入賦權法例後，可能令各條生產者責任計劃規例出現延誤。舉例而言，《本地船隻條例》在1999年獲通過後

至今未能生效，就是因為相關的附屬法例尚未備妥。她促請政府當局研究她的建議，因為在欠缺管制法例的詳情的情況下研究該條例草案並無意義。

14. 環境運輸及工務局常任秘書長(環境)表示，綱領法例的立法方式旨在為該計劃提供法例框架，亦證明政府決意推行該計劃。如果政府等待諮詢工作及所有生產者責任計劃規例草擬完成後才提交《產品環保責任條例草案》，該計劃便可能需要數年時間才可推行。儘管如此，政府當局答允按先審議後訂立的程序把相關規例擬稿提交立法機關之前，先把該等規例擬稿送交委員審閱。

15. 單仲偕議員表示，最低限度應有一條生產者責任計劃規例與該條例草案一併提交，以便委員了解擬議的管制法例。他進一步建議，應在該條例草案內加入一個為各條生產者責任計劃規例制訂的起動機制，一如《環境影響評估條例》(第499章)就新的指定工程項目列明環境影響評估程序的準則一樣。按此安排，受影響的行業將可知道他們是否在涵蓋之列，並可預先作出安排，以符合相關管制法例的規定。環境運輸及工務局常任秘書長(環境)察悉單議員的建議，而政府當局在草擬該條例草案時將會予以考慮。他補充，賦權法例會賦權行政長官在進行詳細的公眾諮詢後就指定產品提交生產者責任計劃規例。

V. 管理拆建物料的進展報告

(立法會CB(1)1300/05-06(05)號文件——立法會秘書擬備的有關拆建物料的管理的最新背景資料簡介

立法會CB(1)1300/05-06(06)號文件——政府當局提供的文件)

16. 助理署長(廢物管理政策)扼要提述載列於資料文件內的重點，向委員簡介當局實施有關解決拆建物料問題的各项措施所取得的進度。

17. 察悉到自建築廢物處置收費計劃(下稱“收費計劃”)在2005年12月實施以來，運往堆填區的拆建廢料數量減少約三成，主席詢問這情況是因為運往公眾填土區的惰性廢料數量有所增加，還是因為違例傾卸垃圾而造成的。環境保護署助理署長(環境基建)(下稱“助理署長(環境基建)”)表示，運往堆填區的拆建廢料數量減少約三成的數字，當中已包括經篩選後送回堆填區處置的廢料。自收費計劃在2005年12月實施以來，運往堆填區、

篩選設施及公眾填土區的廢物數量大致上已減低一成。然而，該等數字未必能顯示真實的情況，因為收費計劃只是實施了一段短時間，而且當中還有數天是農曆新年，期間所進行的建築工程會較少。鑒於建築工程的數量會有季節性的變化，因此有需要對有關的情況進行一段較長時間的監察。待收費計劃實施6個月後，當局便會對實際的情況進行更全面的檢討。

18. 劉健儀議員對於在收費計劃實施後所產生的拆建廢料數量大幅減少表示滿意。然而，她亦察悉及關注到，有關收費計劃的宣傳及廢物減少的數量似乎有所褪色。她強調，當局有需要繼續致力提高公眾的減廢意識。察悉到運往堆填區的拆建廢料數量減少約三成，而拆建廢料的產生量則減少一成，她因此就篩選過程中所回收的拆建物料數量及由此而產生的收益提出詢問。助理署長(廢物管理政策)表示，回收所得的拆建物料現時堆存於公眾填土區以供進一步使用。至於宣傳方面，助理署長(廢物管理政策)表示，當局一直致力推廣收費計劃，所取得的回應亦令人滿意。儘管如此，他亦同意有需要繼續致力加強公眾的廢物回收及減廢意識

19. 主席詢問有關違例傾卸垃圾的投訴有否增加。助理署長(環境基建)表示，環境保護署(下稱“環保署”)根據《廢物處置條例》(第354章)獲授權就違例傾卸垃圾採取執法行動，而署方一直以來均積極監察有關情況。雖然有關在農地及偏遠地區違例傾卸垃圾的投訴自收費計劃推行以來並無增加，有關在市區街上違例傾卸垃圾的投訴卻有所增加。環保署在接獲投訴後，便會進行調查，以及協助其他部門清除有關的廢物，而當中大部分均為有待處置的廢物。此外，環保署亦有加強針對違例傾卸垃圾的巡邏及執法行動。在2006年1月至3月期間，環保署共進行了800次巡邏／定點檢查、就兩宗違例傾卸垃圾個案提出起訴，以及發出兩張定額罰款通知。

20. 鑒於部分廢物運輸商投訴收費機制帶來不便，劉慧卿議員詢問推行收費計劃的最新進展。土木工程拓展署土木工程處處長(下稱“木工程處處長”)表示，自農曆新年前與廢物運輸商舉行會議後，政府當局已採取措施以簡化運作程序，並將輪候時間縮短至10分鐘，而嗣後已沒有接獲廢物運輸商再提出任何投訴。劉健儀議員表示，廢物運輸商的投訴重點並非排隊輪候的安排，而是經混雜的廢物應否分送至篩選分類設施。相關的法案委員會在審議有關條例草案時亦曾經提出該問題。廢物運輸商與政府當局就解決有關問題舉行多次會議後，已經接受各項分流安排。

21. 劉慧卿議員詢問在新界東北堆填區附近設立篩選分類設施的可行性。助理署長(廢物管理政策)表示，政府當局現時已於屯門近新界西堆填區及將軍澳近新界東南堆填區設立篩選分類設施。在新界東北堆填區附近設立篩選分類設施必須有支持理據，因為此舉對資源有所影響，而該處附近已有由私人擁有的篩選分類設施。儘管如此，政府當局現正就在新界東北堆填區附近設立篩選分類設施舉行三方會談。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討論結果。

22. 就是否需要把公眾填料運往內地作填海用途，劉慧卿議員表示未必有此需要，因為竹篙灣填海工程第二期對公眾填料會有需求。她表示，香港應盡量使用本地的公眾填料，今日後無須挖沙以滿足本地填海工程對公眾填料的需求。主席同意應盡量避免進行挖沙工程，因為此舉會對海床的生態造成破壞性的影響。本工程處處長表示，本港會有足夠的公眾填料供竹篙灣填海工程第二期使用，因為該項工程是本港現時僅有的一項大型填海工程。鑒於本港每年可產生近1 000萬公噸的公眾填料，需要進行挖沙的可能性不大。雖然竹篙灣填海工程第二期可用去每年產生的公眾填料，但現時已積存的公眾填料仍須予以處置，故須安排把該等公眾填料運往內地作填海之用，以便可清除積存的公眾填料，然後騰出有關土地作發展用途。

23. 就資料文件附件A所載有關2002至2005年產生的公眾填料的數量和需求，主席察悉，2005年的公眾填料需求量較產生量高出130萬公噸，從以往的統計數字看來，此情況相當罕見。土木工程處處長表示，2005年對公眾填料的需求較高，是因為竹篙灣填海工程第二期預計會於2008年年初完成。竹篙灣填海工程第二期估計每年需要1 000萬公噸的公眾填料，足可用去每年產生的公眾填料，而不足之數則以屯門及將軍澳兩處的填料庫所積存的公眾填料填補，相關的積存量接近1 600萬公噸。

VI. 61DR —— 新界東北部鄉村污水收集系統第2期

(立法會CB(1)1300/05-06(07)號文件 —— 政府當局提供的文件)

24. 渠務署助理署長／設計拓展(下稱“渠務署助理署長”)向委員簡介政府當局計劃向工務小組委員會提交有關61DR —— 新界東北部鄉村污水收集系統第2期工程計劃的建議書，以期取得財務委員會批准，把該項工程計劃的核准預算費，按付款當日價格計算，增加3,800萬元，即由1億700萬元增至1億4,500萬元。

25. 主席請委員注意林偉強議員提交的意見書，該意見書已於會議席上提交，當中顯示鄉議局支持上述污水工程計劃。

(會後補註：上述意見書已隨立法會CB(1)1358/05-06(01)號文件送交委員參閱。)

26. 何鍾泰議員表示，由於林偉強議員需要主持區議會的會議，故未能出席今次會議，但林議員已要求他向事務委員會表達其對上述建議的支持。按照林議員的意思，鄉議局亦支持上述建議，因為該建議會改善污水收集系統，令新界東北部各條鄉村(尤其是打鼓嶺村)的環境衛生得以提升。何議員補充，修訂核准預算費的情況並非罕見，因為施工期間經常會出現未能預見的情況。此外，該項工程計劃是以按工程量數付款的合約形式獲得批准，並按實際完成的工程計算費用。由於政府當局已清楚解釋增加核准預算費的理據，他會支持有關建議。

27. 劉慧卿議員原則上支持該建議，並要求政府當局詳細闡釋為個別村屋敷設污水渠以接駁公共污水渠所引致的額外工程的背景，相關工程把從新界東北堆填區收集得的預先經處理的滲濾污水輸送到石湖墟污水處理廠。環境保護署助理署長(水質政策)表示，新界東北堆填區是在1980年代後期發展的。就推行新界東北堆填區工程計劃進行諮詢期間，當地村民對於在其鄉村附近設立堆填區曾經提出若干關注意見。政府當局就該項堆填區工程計劃進行了一項環評，並提出了一套紓緩措施。現時把污水接駁至附近鄉村的污水工程計劃是該套紓緩措施的一部分，用以改善受影響鄉村的居住環境。劉議員表示，在推展會影響鄰近社區的基礎建設工程計劃時，政府當局應考慮提供與新界東北堆填區工程計劃各項改善措施相若的措施，以改善受影響社區的環境。

28. 鑒於需要進行污水渠接駁工程的村屋數目增加了270間，由880間增加至約1 150間，劉健儀議員詢問該數字是否最終的數字，因為該等村屋數目的進一步增加會導致核准預算費再有改變。她表示，政府當局應準確估計在新界東北堆填區於1995年投入運作前已經存在，因而需要進行污水渠接駁工程的村屋的數目。她又認為，不論是否已獲村民初步同意進行有關工程，政府當局亦應為所有村屋提供污水接駁系統。渠務署助理署長證實，政府當局已盡力就新界東北堆填區於1995年投入運作前已經存在的村屋數目作出較準確的估計，包括參考土地紀錄及村民提出的要求。渠務署總工程師／顧問工程管理補充，政府當局是經重新研究土地紀錄及參考

1995年拍攝的航空照片後，才得出上述1 150間村屋的數目。他進一步解釋，必須取得村屋業主同意，才可進行污水渠接駁工程，因為他們須自行負責工程完成後的有關維修。政府當局須獲村屋業主簽署同意書，才可在他們的處所範圍內展開工程。透過各方共同努力，政府當局已能取得大部分村屋業主的同意，並會就其餘個案作出跟進。

29. 劉慧卿議員詢問，鄉議局及村代表有否就推展該計劃提供所需協助。渠務署助理署長表示，政府當局把工程正式刊憲前，曾就實施鄉村污水收集系統工程諮詢有關的區議會、鄉事委員會及村代表，其間沒有收到任何反對意見，其後獲准進行工程。不過，在2003年1月展開工程後，村民曾多次就著不同的原因對工程多方面提出反對。為調解各有關人士的反對意見，渠務署需要修訂污水泵房的地點及設計，並更改污水渠的路線。這些修訂產生若干工地現場的問題，因而需要額外的施工時間和費用。村民的反對其後獲得解決，這都是鄉議局與村代表同心合力的成果。

30. 主席表示，她清楚明白推行該計劃出現延誤的原因，因為她曾處理部分村民就該項污水工程所提出的投訴。她對政府當局致力滿足村民的要求表示讚賞。她表示，她會支持增加工程計劃核准預算費的建議，並補充表示，民主建港協進聯盟的議員一直支持為新界的偏鄉村提供污水接駁系統。

31. 主席作總結時表示，事務委員會不反對政府當局提交撥款申請予財務委員會考慮。

VII. 建議減低東涌吊車項目對昂平生態所造成的環境影響

(立法會CB(1)1161/05-06(01)號文件——陳偉業議員辦事處提交的減低東涌吊車項目對昂平生態所造成的環境影響建議(只備中文本))

立法會CB(1)1300/05-06(08)號文件——政府當局提供的文件)

32. 主席告知委員，此項目是由陳偉業議員提出，陳議員擔心東涌吊車項目(下稱“吊車項目”)啟用後對昂平生態所造成的環境影響。在2006年4月21日，她接獲陳議員的電話，要求把上述項目押後至下一次會議討論，

因為他未能出席會議。由於會議各項安排已經編定，她告訴陳議員，謂不能答應他的要求。

33. 環境保護署助理署長(環保法規管理)(下稱“助理署長(環保法規管理)”)表示，政府當局對陳偉業議員的關注意見亦有同感，也認為有需要對昂平附近的生態加以保護。陳偉業議員就恢復昂平的環境和生態所提出的各項建議，與地下鐵路有限公司(下稱“地鐵公司”)在2003年擬備的環評報告所提出的建議相若。不過，他請委員注意兩點。第一，陳偉業議員信件中提述的若干問題(例如山火、薇金菊的生長等)並非由吊車項目引致，儘管地鐵公司會協助消除或盡量減少該等問題。第二，在設計整個吊車項目計劃時，地鐵公司已盡力大規模地減少對生態的影響。舉例而言，藉採用雙纜吊車系統，纜塔的數目已減至8個，從而將受建造纜塔影響的範圍減至最小。此外，地鐵公司對設立纜塔的選址非常重視，務求避開生態敏感的地點，並審慎選擇吊車路線，盡量避免破壞附近的景觀。地鐵公司亦禁止使用各條通道，只使用直升機運走建築廢料。各項詳細規定已載述於環境許可證之內。

34. 地鐵公司持續發展事務經理其後以電腦投影片資料介紹與吊車項目的啟用有關的環境規劃。

35. 李柱銘議員表示，由於陳偉業議員未能出席會議，陳議員已要求他代為提出對吊車項目的下列關注意見——

- (a) 吊車項目的設計未有包括隔火路，用以減少山火的風險。就吊車項目設立的可持續發展諮詢委員會(Sustainable Advisory Board)前委員Paul MELSON先生曾經表示，該等隔火路的闊度只需數米，並非地鐵公司所聲稱的30米。設立該等隔火路需要清除在緊急行人道兩旁容易燃燒的雜草及蕨類植物，然後在該等地方重新栽種一些本地的灌木及小樹；
- (b) 有需要在吊車的窗戶安裝鐵網，以防乘客將煙蒂拋出吊車車廂之外；及
- (c) 經移植的吊鐘的死亡率達60%，政府當局應致力降低該死亡率，以保護此種珍貴的年花。

36. 關於隔火路的問題，地鐵公司持續發展事務經理表示，隔火路未獲納入環評涵蓋範圍之內，是因為山火未被認為是一項大風險。儘管如此，機電工程署已要求地鐵公司設立隔火路供緊急救援之用。在擬備相關環評的過程中，地鐵公司曾與反對設立隔火路的環保團體討論該問題，其後取得的結論是，設立一條1米半闊的緊急救援徑便足以在緊急情況下撤走吊車車廂內的乘客。

37. 漁農自然護理署助理署長(郊野公園及海岸公園)(下稱“漁護署助理署長”)表示，設立隔火路可減少易燃物料及防止火勢擴散，從而爭取足夠時間作緊急救援。然而，隔火路必須有足夠闊度，而路面不得栽種任何植物，方可發揮效力。當局支持清除在緊急救援徑兩旁容易燃燒的雜草及蕨類植物，但不建議在該處設立一條寬闊的隔火路，因為此舉會影響周圍地區的景觀及生態環境。此外，在發生火警時，消防員會立即獲得知會，而緊急救援徑可用以進行拯救行動。

38. 關於裝設鐵網，地鐵公司持續發展事務經理表示，此項裝置在吊車車廂早期設計階段業經予以考慮。為防止有人將煙蒂拋出車廂之外，鐵網的網孔必須非常細小，但對吊車乘客而言，此舉會影響空氣的流通。事實上，悉尼的經驗顯示，在吊車車廂內裝置細孔鐵網會令空氣完全不流通，並會令人感到不適。儘管如此，他答允在吊車項目進行測試及啟用期間觀察有關的情況。

39. 張文光議員贊同陳偉業議員的意見，認為政府當局及地鐵公司均須研究有否需要設立隔火路，藉以降低從吊車車廂拋出煙蒂以致造成火警的風險。鑒於自動化吊車的車程約為20分鐘，而乘客(尤其是遊客)對不准吸煙的警覺性未必及得上本地人，他們可能照常吸煙及將煙蒂拋出車廂之外。他詢問政府當局有否制訂監察機制，防止煙蒂被拋出車廂之外而造成火警，尤以在旱季為然。他又質疑，鑒於山火會造成嚴重後果，《東涌吊車附例》(第577A章)就不遵從不准吸煙的規定所訂定的2,000元罰款會否有足夠的阻嚇作用。

40. 地鐵公司持續發展事務經理表示，雖然無法令人完全停止吸煙，但如果像地鐵列車一樣採用足夠的預防措施，相關問題是可以受到控制的。Skyrail-ITM(香港)有限公司(下稱“Skyrail”)行政總監(索道營運)補充，地鐵公司會嚴格執行不准吸煙的管制，以減低山火的風險。此外，地鐵公司亦已就吊車系統制訂一套防火計劃，包括在吊車終點站和車廂內會張貼告示，提醒乘客不准吸煙；在乘客登車前，安排職員提醒他們不准吸煙；派遣職員在吊車行走沿途和轉向站監察，留意乘客的行為及

有否潛在發生火警的徵兆。漁護署助理署長補充，《林區及郊區條例》(第96章)規定，任何人在林區生火而被判罪名成立，可被罰款25,000元及入獄一年。

41. 然而，張文光議員指出，地鐵列車與吊車不同，前者的乘客眾多，可互相監察彼此的行為，但後者的乘客以一同旅遊的人士居多，他們登上吊車後不會受到任何監察。就此，他詢問政府當局會否考慮在車廂內裝設閉路電視及／或互動通訊系統，用以監察乘客的行為，以及防止他們吸煙和將煙蒂拋出車廂之外。Skyrail行政總監(索道營運)表示，由於需要提供電力，在車廂內裝設閉路電視並不可行。他向委員保證，地鐵公司會按照防火計劃監察吊車的運作情況。

42. 王國興議員關注到，如不裝設閉路電視，監察工作將不會收效。助理署長(環保法規管理)表示，環評報告及環境許可證均無規定須裝設閉路電視，因為防止山火通常不屬於環保法例的範疇。Skyrail行政總監(索道營運)表示，車廂內雖然沒有裝設閉路電視，但各纜塔內均設有閉路電視，以監察吊車的運作及乘客在車廂內的行為。吊車項目的監察系統與海洋公園的監察系統相類似，都不是以個別形式進行監察。在凱恩斯，儘管其吊車路線是跨越乾旱的松樹林，但在吊車投入運作的10年內並無發生山火。漁護署助理署長補充，除採取與環境許可證相關的各項措施外，漁農自然護理署(下稱“漁護署”)的職員亦有就防火計劃與地鐵公司及環保署舉行會議，並會在吊車項目啟用之前和之後監察有關的情況。

43. 單仲偕議員不信服Skyrail基於電力需求及凱恩斯的海外經驗而就不裝設閉路電視所作出的解釋。海洋公園的情況與昂平的情況有很大分別，因為在昂平吊車沿線有很多容易燃燒的雜草及蕨類植物。他指出，八仙嶺於10年前發生的山火是一個慘痛例子，說明山火可以導致嚴重的後果。他相信裝設閉路電視對吸煙人士會有阻嚇作用，因此值得予以推行，而與裝設閉路電視有關的技術性問題可運用現今科技予以克服。

44. 劉健儀議員明白委員擔心山火的問題，但同意地鐵公司所言，在車廂內裝設網孔細小的鐵網會影響空氣的流通，並可能阻擋外面的景觀。至於裝設閉路電視的建議，劉議員提醒與會人士，此舉可能構成侵犯個人私隱。她因此建議政府當局可研究在車廂內裝設煙霧探測器，向控制塔發放訊號，從而發揮有效的阻嚇作用。

45. 楊孝華議員同意，凱恩斯Skyrail的經驗未必對香港適用，因為澳洲人對需要保護環境有很強的意識，

但香港人及來自內地的遊客在這方面卻有所不如。儘管政府當局會在今年內提交《吸煙(公眾衛生)修訂條例草案》，但預期該條例草案不會對吸煙人士的行為帶來即時的改善。他因此支持採用以電池運作的煙霧探測器的建議，因為該等探測器可容易地安裝於車廂之內。

政府當局

46. 地鐵公司持續發展事務經理表示，由於吊車項目的開幕時間是在濕季，因此，地鐵公司在乾季來臨前會有4至6個月時間觀察乘客的行為。地鐵公司會因應相關需要，研究裝設鐵網、煙霧探測器及閉路電視的建議，但相信使用指示牌及提高警覺對防止火警而言是更為長久之計。主席表示，委員堅決要求政府當局作出更有效的措施來防止山火。因此，她要求政府當局在吊車項目啟用前，就防止山火擬採取的措施作出書面回應。

47. 李永達議員詢問政府當局有否制訂有效的監管措施，確保環評報告建議的環保措施獲得推行。助理署長(環保法規管理)表示，政府當局會按照環評報告建議的環境監察及審核計劃推行各項環保措施。環保署人員就吊車項目共進行了29次實地視察，而漁護署人員每週亦在區內進行巡視。

48. 對於被移植的樹木，地鐵公司持續發展事務經理表示，相關樹木全屬本地土生的樹木。陳偉業議員所指的偏高死亡率(應是50%而不是60%)可能由於澆水不足及樹木品種的性質較為敏感所致。政府當局現正額外引入約16 000棵樹木(當中包括若干種稀有的年花)，但其樹苗絕不會藏有紅火蟻。

49. 單仲偕議員認為事務委員會未有足夠時間討論該事，並要求在2006年5月22日下次例會再就該事進行商議。委員對此表示贊同。

VIII. 其他事項

50. 主席表示，委員早前曾表示有意在2006年9月進行一次海外職務訪問，以考察例如台灣、日本及歐洲等地在廢物循環再用、可再生能源及水質管理方面的最新發展。秘書處已就委員或有興趣得知的若干海外經驗進行資料搜集。她表示，秘書處會為委員安排一次非正式的會議，以討論建議的職務訪問的行程。

(會後補註：上述非正式會議已編定於2006年5月11日舉行。)

經辦人／部門

51. 議事完畢，會議於下午4時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年5月18日