

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2369/04-05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：2005年7月5日(星期二)
時 間：上午8時30分
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)
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

缺席委員：黃容根議員, JP

出席公職人員：議程第III項

環境運輸及工務局常任秘書長(環境)
郭家強先生

環境保護署副署長(2)
范偉明先生

環境保護署助理署長(水質政策)
彭樂民博士

環境運輸及工務局首席助理秘書長(工務)3
陳兆安先生

渠務署助理署長／污水處理服務
韓志強先生

渠務署總工程師／淨化海港計劃
徐永華先生

議程第IV項

環境保護署副署長(3)
鄧忍光先生

首席環境保護主任(流動污染源管制)
莫偉全先生

應邀出席者 : 議程第III項

世界自然(香港)基金會

海洋環境保護主任
朱炳盛先生

香港環境影響評估學會

黎邦懷博士

長春社

理事
黎廣德先生

香港海洋環境保護協會

主席
王敏幹博士

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

I. 通過會議的紀要、事務委員會向立法會提交的報告擬稿及續議事項

- (立法會CB(1)1824/04-05號文件 —— 2005年5月23日會議的紀要
立法會CB(1)1851/04-05(01)號文件 —— 事務委員會向立法會提交的報告擬稿
立法會CB(1)1851/04-05(02)號文件 —— 跟進行動一覽表
立法會CB(1)1851/04-05(03)號文件 —— 待議事項一覽表)

2005年5月23日會議的紀要獲得確認通過。

2. 委員通過環境事務委員會就本會期提交的報告擬稿，並授權主席修訂報告內容，把是次會議及日後舉行的會議所作討論納入報告內，然後才於2005年7月6日將之提交立法會。

II. 自上次會議後發出的資料文件

3. 委員察悉，事務委員會自上次會議後曾發出下列資料文件 ——

立法會CB(1)1869/04-05(01)號文件 —— 政府當局提供一份關於建議推行強制性能源效益標籤計劃的資料文件

III. 落實淨化海港計劃第二期的時間表

與長春社舉行會議

(立法會CB(1)1851/04-05(05)號文件)

4. 黎廣德先生表示，長春社作為一個環境關注團體，十分支持當局早日落實淨化海港計劃(下稱“計劃”)第二期，使海港水質能獲得必要的改善。然而，政府卻令長春社失望，並未承諾就全面進行二級處理訂定明確的時間表和分配資源。他繼而質疑當局就海港集水區的人口將會由456萬增至628萬，而污水量則相應由每天180萬立方米增至280萬立方米所作估計；依他之見，該兩項估計並不合理，因為公眾的訴求是逐漸降低發展密度，而集水區一帶亦沒有進行填海規劃。該等假定數字亦不符合規劃署的人口推算所採取的原則。為避免污水處理量出現過剩的情況，當局應考慮在計劃第二期甲下提供處理設施，以應付現時每天180萬立方米的污水量，並可

在有需要時作進一步擴展。所節省的款項可投放在建造二級生物處理設施上，從而免卻消毒的需要。

5. 黎先生進一步指出，統屬關係模糊不清和欠缺問責性是導致前策略性污水排放計劃出現問題的主因之一。舉例而言，污水處理服務的規劃和監管是由環境保護署(下稱“環保署”)負責，但污水處理服務的則是渠務署提供。為此，他支持設立水務局的概念，而該水務局須訂立清晰的政策目標，同時負責供水和污水處理的工作。如此，整體用水管理的概念便可反映在體制架構中。

6. 主席和劉慧卿議員作出申報，表明他們是長春社的成員。

與香港環境影響評估學會(下稱“環評學會”)舉行會議
(立法會CB(1)1851/04-05(04)號文件)

7. 黎邦懷博士表示，環評學會全面支持當局提升計劃所覆蓋的集水區的污水處理水平，因為從環保角度而言，在海港排放只經初級處理的污水已屬不可接受。計劃第二期必須提供一套具彈性的計劃，善用現有的資產以解決本港的環保需要，並為日後的轉變作好準備。因此，當局應設立一個獨立和持平的環境資料數據管理系統，以便監察新污水處理廠的表現和海港的水質。此舉可讓當局偵測海洋環境的變化，從而就擴建需要給予預警。系統所得的資料應適時提供予決策者和市民大眾，以便各界進行理性的討論和就未來路向作出決定。

8. 黎邦懷博士表示，儘管環評學會對集中或分散處理污水方案的優點並無強烈意見，但他希望指出，分散處理污水方案會因為空間有限和鄰近市中心而嚴受限制，因此，日後的擴建工作即使並非絕不可能，亦會十分困難。建於洞穴內的赤柱污水處理廠正是一個典型的例子。環評學會支持當局集中在昂船洲污水處理廠處理污水，因為此舉可彈性配合人口增長的情況，以及日後或會出現的提升污水處理設施方面的需要。

與香港海洋環境保護協會(下稱“海洋環境保護協會”)舉行會議
(立法會CB(1)1999/04-05(01)號文件)

9. 王敏幹博士表示，鑒於計劃第一期取得成功，海洋環境保護協會對當局將計劃第二期甲的完工日期定於2013年感到滿意。然而，該協會關注到以加氯程序作為消毒劑的做法，因為此做法或會對海洋生態造成傷害。他建議，與其倚賴氯氣等化學添加物，當局應考慮

使用例如紫外線或臭氧等不具侵害性和天然的消毒方法。他亦強調有需要對海洋環境進行生物監察，因為現行的監察機制在評估海洋生態方面成效不大。為保護荃灣一帶的泳灘免受進一步污染，他認為應把排污口進一步延伸至馬灣海峽，讓污水能有效擴散。與此同時，當局應根據計劃第二期甲完成後的結果和成效，考慮有否需要落實計劃第二期乙的工程。

與世界自然(香港)基金會(下稱“世界自然基金會”)舉行會議

10. 朱炳盛先生表示，儘管世界自然基金會歡迎和支持早日落實計劃第二期，但對分階段落實計劃的做法卻有所保留，該會亦促請政府同時就計劃第二期甲及第二期乙進行規劃，並為落實該兩個階段的工程訂定確實的時間表。鑒於氯氣對海洋環境造成的不良影響，該會亦關注到利用加氯程序進行大規模消毒的做法。世界自然基金會支持制訂整體用水管理政策及實行污染者自付的原則。鑒於人口增長預期可在未來數年受到控制，當局或須檢討污水處理設施的污水處理量，以免出現處理量過剩的情況。

11. 主席亦請委員留意下列由未有出席會議的團體代表所提交的意見書——

立法會CB(1)1851/04-05(06)號文件——香港工程師學會提交的意見書(只備英文本)

立法會CB(1)1851/04-05(07)號文件——工程師社促會提交的意見書(只備英文本)

與政府當局舉行會議

(立法會CB(1)1851/04-05(08)號文件——立法會秘書處擬備的有關淨化海港計劃的最新背景資料簡介)

立法會CB(1)1851/04-05(09)號文件——政府當局提供的文件)

12. 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”)表示，政府當局欣悉團體代表普遍支持落實計劃第二期的建議。根據水質模擬研究，本港可在落實計劃第二期甲後大致達到海港的水質指標。政府當局計劃向工務小組委員會和財務委員會提交有關的撥款建議，以便進行計劃中時限迫切的環節，包括就計劃第二期甲進行環境影響評估(下稱“環評”)、隧

道系統的設計工作和大規模的地盤勘測。若缺乏上述工作便無法令工程按計劃進行。

整體討論

污水處理水平

13. 何鍾泰議員關注到，政府當局將不會在完成第二期甲的工程後進行計劃第二期乙的工程，因為儘管當局已對計劃作出龐大投資，但卻一直未有承諾進行二級處理。環境運輸及工務局常任秘書長解釋，當局預期在計劃第二期甲下，以化學強化一級處理的方式處理污水不僅能大大改善水質，而且亦能大致達到所要求的水質指標。假如由於人口增加而未能達到水質指標，當局便會考慮進行二級處理。考慮到落實計劃第二期乙所引致的財政影響，計劃必須獲得市民大眾的支持。與此同時，當局已為計劃第二期乙預留足夠的土地。黎邦懷博士／環評學會應主席邀請發言時指出，公眾諮詢結果已顯示市民支持落實計劃第二期乙。

政府當局

14. 主席亦有類似的關注意見，並詢問政府當局在決定是否需要進行計劃第二期乙時所採用的規劃參數。環境運輸及工務局常任秘書長解釋，儘管在長遠而言或有需要進行計劃第二期乙，但其建造工程的時間須視乎多項因素而定，例如人口增長、水質情況，以及公眾是否準備根據污染者自付原則繳費。當局將在2010年就污水量、水質和人口增長的趨勢進行檢討。應主席所請，政府當局承諾提供有關的規劃參數，以供委員參考。

計劃第二期的處理量要求

15. 有關新的污水處理廠的設計處理量，環境運輸及工務局常任秘書長解釋，計劃第二期甲會把集水區的範圍延伸至香港島的西面及北面，屆時污水處理廠每天所處理的污水量，最多會由現時的180萬立方米增加至2013至14年度的220萬立方米。鑒於地下隧道預期可使用100年以上，因此有需要盡量善用該等隧道的設計，使之能夠應付計劃所覆蓋的集水區或須容納的最終人口所產生的污水。考慮到深層隧道工程的性質，若把隧道的直徑縮小會增加建造工程的難度，但卻不能大幅節省建設成本。

16. 黎廣德先生／長春社表示，他並不反對提供直徑更長的地下隧道，但對污水處理量可能出現過剩的情況表示關注，現時每天的污水處理量只是180萬立方米，但屆時每天的處理量卻為280萬立方米。若未來的人口並

非如預期般增長，便會浪費剩餘的處理量。較為謹慎的做法是建造一個設計處理量為每天處理180萬立方米的污水處理廠，但卻同時具有進行擴充的彈性，以便應付污水處理量上升的需求。當局亦應成立水務局，以便對用水作出更佳的管理，包括把污水循環再用，藉以減少產生污水。劉慧卿議員贊同長春社的意見，認為污水處理廠的污水處理量不應過多，以免造成浪費。

17. 環境運輸及工務局常任秘書長應主席邀請發言時解釋，當局必需作出長遠的規劃，為日後進行擴充作好準備。鑒於當局預期人口在長遠而言會出現增長，因此每天280萬立方米的最終設計處理量不會被浪費。由於當局需要一段時間為隧道進行詳細的設計及就污水基礎建設進行環評研究，因此實有需要早日通過隧道建造工程。環境運輸及工務局常任秘書長在回應李柱銘議員的質詢時證實，當局在為計劃第二期的設計處理量進行規劃時，已考慮到由規劃署和政府統計處所作的人口推算。

18. 劉秀成議員質疑，隧道是否需要建至擬議的深度，此舉或會是導致建築成本高昂的原因，而該等費用或可用作提供二級處理設施。他亦察悉，將軍澳的污水隧道的深度不及其他集水區的隧道，並詢問此情況是否導致土地沉降的原因。渠務署助理署長／污水處理服務解釋，當局是根據有關污水隧道的現行規例，把污水隧道的深度設為100米，而有關的規例規定，若要訂立地役權，隧道之上必須有最少30米深的岩石。此乃一項安全措施，以期避開地底公用設施、地道及大廈樁柱。在一般情況下，挖掘深層隧道的成本約為每米5萬元。即使在計及其餘的相關成本(如建造豎井)後，整體的成本亦低於建造接近地面的隧道，因為建造該等隧道涉及道路改道工程，並會對公眾造成極大不便。計劃第二期甲的82億元建築成本包括約30億元的隧道挖掘工程費用。至於將軍澳污水隧道的深度，根據污水隧道的規例而言已十分足夠。複雜的地質及無法預見的土地狀況，均是導致市中心地區出現土地沉降的主因。

消毒

19. 關於以加氯程序進行消毒的方法，環境運輸及工務局常任秘書長表示，此乃海外國家多年來常用的做法。經處理後的污水會進行除氯程序，以期在污水排出受納水體前得以中和加氯程序的效果。環境運輸及工務局常任秘書長在回覆何鍾泰議員的詢問時證實，當局會在落實計劃前，就加氯程序對附近水域的影響進行環評研究。

20. 劉慧卿議員察悉有關加氯程序或會對海洋生態造成不良影響的關注意見，並詢問有關不具侵害性和自

然的消毒方法，以及將排污口延伸至馬灣海峽的優點。王敏幹博士／海洋環境保護協會表示，外地以加氯程序進行消毒的經驗未必適用於本港的情況，因為海外國家並非使用海水沖廁，而且他們的人口密度並不如香港般高。此外，環境諮詢委員會並不支持以加氯程序進行消毒。他補充，計劃第一期為海洋生態帶來的改善，使其得以發揮自然生物過濾作用，加上大海自然吸收的力量，當局無須以加氯程序進行消毒。當局可考慮其他不具侵害性和自然的消毒方法，包括利用紫外線和臭氧。有關把排污口延伸至馬灣海峽的建議將可更有效令污水擴散。黎邦懷博士／環評學會雖然認同把排污口延伸至馬灣海峽或可改善荃灣一帶泳灘的水質，但他認為當局有需要就延伸排污口的建議進行環評研究，以期確定污水擴散對其他受納水體的影響。他進一步指出，有關使用紫外線或臭氧的技術性問題，將須作進一步的研究。

21. 環境運輸及工務局常任秘書長應主席邀請發言時表示，鑒於計劃第二期對附近水域產生大量污水所造成的影響，當局有需要進行消毒。至於選擇消毒劑方面，他解釋基於成本高昂的原因，當局並不建議使用紫外線和臭氧。此外，由於污水只曾進行化學強化一級處理程序，單是使用紫外線進行消毒未必十分有效。較具成本效益的消毒方法是進行加氯程序，然後再進行除氯程序。

22. 關於把排污口延伸至馬灣海峽一事，環境保護署助理署長(水質政策)表示，鑒於排污口必需避開航道、海洋採泥區和碇泊區，因而導致物色潛在排污口位置的工作出現困難。儘管如此，當局已物色兩處地點，其一是位於大嶼山及青衣之間的昂船洲污水處理廠以西一帶，另一處則是位於昂船洲污水處理廠西南面、南丫島以北一帶。當局曾在該兩處進行水質模擬研究。儘管兩處地點均發現有過多稀釋的效果，但並不足以免卻進行消毒的需要。若把排污口設於昂船洲污水處理廠以西，預期荃灣一帶泳灘的水質將會稍為改善，但仍須進行消毒以達致水質指標。若把排污口延伸至西南面，於南丫島以北水域進行排污，此舉將會對荃灣一帶泳灘的水質帶來更大改善，但卻會導致南丫島一帶泳灘的水質惡化。因此，當局仍須在上述任何一處地點進行消毒。

水質

23. 劉江華議員詢問，當局曾否就計劃第二期對泳灘水質的影響進行評估，以避免再度關閉泳灘。環境運輸及工務局常任秘書長表示，隨着計劃第二期甲的系統啟用後令水質有所改善，預料荃灣一帶所有的泳灘將可重開。李柱銘議員詢問，政府當局是否對海港水質的清

潔程度抱有信心，讓所有市民可在其中暢泳。環境運輸及工務局常任秘書長作出肯定的答覆，並補充經進行計劃第二期甲下的污水處理和消毒過程後，海港的水質將可得到重大改善，讓市民可在海港進行游泳活動。

排污費

24. 林健鋒議員支持落實計劃第二期，使海港的水質能得到必須的改善。儘管他認同污染者自付的原則，但卻關注到因處理污水的成本上升而有所增加的工商業污水附加費(下稱“附加費”)及排污費，將會無可避免地對工商業(尤以食肆及製衣業為然)造成影響。他詢問有關的加幅以及收回成本的方法。環境運輸及工務局常任秘書長表示，政府的政策是補貼污水處理服務的建設成本，並按污染者自付的原則收回營運費用。假設當局須在2013至14年度當計劃第二期甲的系統啟用時悉數收回營運費用，則住宅用戶的每月平均排污費，會在往後8年由現時的11元遞增至約26元。他向委員保證，當局會在稍後就收回成本的機制諮詢事務委員會。

25. 劉江華議員對排污費在8年內增加兩倍表示關注。他詢問在計劃第二期系統於2013年啟用後，市民和各行各業其後每年是否均會預期排污費和附加費向上調整。環境運輸及工務局常任秘書長表示，為了收回計劃第二期的營運費用，政府當局須於短期內增加排污費。然而，排污費每年作出稍高於10%的調整只屬輕微調整，因為當局會分8年作出該項調整。一般用戶每年的調整為每月增收不多於2元，實屬可以接受的增幅。鑒於附加費的收回率早已較高，在2003至04年度是69%(相對於排污費的44%)，因此為達到100%收回率而實施的加幅，在比例上不會高於排污費的加幅。

26. 黎廣德先生／長春社應主席邀請發言時表示，他認為政府對排污費所作的調整十分輕微。本港政府一直補貼處理設施的建設成本，其只是在8年內收回營運成本，有別於內地要求在短期內悉數收回污水處理設施的建設成本及營運成本的做法。根據污染者自付的原則，業內人士須共同承擔污水處理的責任。儘管如此，社會上普遍的共識是當局應就向弱勢社群徵收排污費一事另行作出安排。過往的經驗顯示，耗水量會隨着排污費的增加而有所減少。

用水管理

27. 李永達議員認為政府當局有需要制訂用水管理政策，以期節約用水和將之循環再用。黎廣德先生／長

春社亦重申，當局有需要成立水務局，接管有關水資源的管理工作，這項工作目前由多個部門負責，例如環保署、渠務署及水務署。如此一來，本港便可像新加坡的情況一樣，更有效地重用和循環再用水資源，當地的污水經過三級處理後會轉化為可飲用水。環境運輸及工務局常任秘書長應主席邀請發言時解釋，環境運輸及工務局負責統籌有關水的管理工作，至於食水和污水服務則由多個工務部門提供，而此制度亦一直行之有效。環境運輸及工務局首席助理秘書長(工務)³補充，當局已採取多項節約用水的措施，例如使用海水沖廁、更換水管以防止滲漏情況、宣傳節約用水的需要等。此外，當局將於短期內在昂平污水處理廠和石湖墟污水處理廠試行兩個有關處理污水和把污水循環再用的計劃。經處理的污水將作沖廁、灌溉和清潔用途。與此同時，當局已在屯門設立海水化淡試驗廠，該廠其後會遷至鴨脷洲。政府當局將在本年較後時間就整體用水管理進行規劃研究。

28. 主席在作出總結前表示，委員對撥款建議並無異議。政府當局可把有關的撥款建議提交工務小組委員會，但在此之前，政府當局須向委員提供有關決定計劃第二期乙的需要所採用的規劃參數的資料。

IV. 建議歐盟前期重型柴油車輛必須安裝排放消減裝置 (立法會CB(1)1851/04-05(10)號文件——政府當局提供的文件)

29. 環境保護署副署長(3)(下稱“環保署副署長(3)”)向委員簡介有關強制規定歐盟前期重型柴油車輛安裝排放消減裝置的建議。

30. 劉健儀議員對有關建議表示支持。她察悉現時尚有930輛或3%的歐盟前期重型柴油車輛仍未參與安裝計劃，並詢問此情況是否由於車主不願意參與計劃，還是當局無法聯絡他們進行上述安裝所致。她認為如屬後述情況，政府當局應向有關車主提供在自願計劃中所給予的相同協助。她繼而詢問當局透過何種渠道諮詢運輸業界的意見，以及當局有否評估在諮詢期內收集所得的反對意見的優點。

31. 環保署副署長(3)表示，歐盟前期重型柴油車輛在自願安裝計劃所達到97%的參與率，較歐盟前期輕型柴油車輛只有80%的參與率為高。在有關的安裝計劃下，排放消減裝置可獲提供60個月的保養期。此等裝置易於保養，而且無需經常清洗。當局自推出自願計劃後，已有34 000輛歐盟前期重型柴油車輛安裝排放消減裝置。投訴

率已由安裝計劃開始時的0.5%下降至現時的0.2%。在這些投訴個案中，只有約14%與排放消滅裝置的性能有關，當中大部分個案均涉及排放黑煙問題。經排放消滅裝置的供應商作進一步調查後，發現排放黑煙的問題與安裝了該裝置無關，卻是由於引擎故障所致，但其後已獲校正。首席環境保護主任(流動污染源管制)(下稱“首席環境保護主任”)補充，鑒於排放消滅裝置獲提供60個月的保養期，車主應在安裝後向供應商跟進車輛性能的投訴，或在有需要時聯絡環保署尋求協助。李柱銘議員詢問，安裝排放消滅裝置會否對歐盟前期車輛的引擎和廢氣排放表現造成不良影響。首席環境保護主任表示，過往所作的試驗顯示，安裝排放消滅裝置不會影響引擎的性能或導致排放過量黑煙。若發現車輛排出過量黑煙，其原因或與車輛引擎保養欠佳有較大關係。他補充，排放消滅裝置可大幅減少粒子排放量。

32. 首席環境保護主任在回應委員的諮詢時表示，由於歐盟前期重型柴油車輛包括校巴、貨車及巴士，當局已根據運輸署提供的聯絡名單，安排諮詢有關的業內人士。環保署副署長(3)補充，環保署已通知受影響的車主，政府當局計劃強制規定歐盟前期重型柴油車輛安裝排放消滅裝置。當局已向未有作出回應的車主發出第二封催辦信。如車主未能證明其未有收到有關通知(可能是由於更改地址或其他原因)，當局將考慮因應個別情況協助車主安裝排放消滅裝置。

33. 劉慧卿議員詢問，排放消滅裝置可對歐盟前期重型柴油車輛的廢氣排放表現帶來何種改善。首席環境保護主任表示，歐盟前期重型柴油車輛安裝排放消滅裝置以後，由此等車輛所排放的粒子數量將可減少30%，但仍較歐盟一型的柴油車輛造成較多污染，歐盟一型的柴油車輛所排放的粒子較歐盟前期柴油車輛少50%。主席表示，安裝排放消滅裝置對廢氣排放表現並沒帶來多大改善，較為有效的做法是為更換歐盟前期柴油車輛提供誘因。

34. 鑒於政府當局和業內人士作出的龐大投資，劉健儀議員詢問安裝計劃對空氣質素帶來的實質改善為何。環保署副署長(3)表示，由於歐盟前期重型柴油車輛的粒子排放量較歐盟三型柴油車輛的粒子排放量高出7倍，安裝計劃肯定有助改善香港的空氣質素。自當局於1999年推出一系列減少車輛廢氣排放量的措施後，車輛排放的可吸入懸浮粒子及二氧化氮數量已分別減少76%和39%。儘管當局無法量度安裝計劃對空氣質素所帶來的實質改善，但卻可透過數學模擬系統計算不同車輛的廢氣排放量。應委員所請，政府當局將會提供有關其就歐盟前期柴油車輛安裝計劃對空氣質素帶來的改善所作估計的資料。

35. 李柱銘議員要求當局闡釋，獲豁免參與安裝計劃的長怠速歐盟前期重型柴油車輛為何。環保署副署長(3)解釋，此類車輛是指引擎需長時間空轉的長怠速車輛，並且利用車上的設備進行如混合水泥和提貨等工作。

36. 劉慧卿議員詢問，當局對獲准進入本港的內地車輛的廢氣排放表現有否作出任何管制。首席環境保護主任解釋，由內地進入本港的車輛須於本港登記，因此必須符合現時適用於在香港申請首次登記的車輛的歐盟III期廢氣排放標準。儘管現時由內地進入香港的車輛數量不多，他亦應允提供該等車輛的數字，供委員參考。

政府當局

37. 主席在作出總結時表示，委員不會對上述建議提出異議。

V. 其他事項

有關“都市固體廢物的管理”的議案
(立法會CB(1)1863/04-05(01)號文件)

38. 主席表示，在2005年6月16日就香港都市固體廢物的管理舉行的非正式會議上，委員同意在是次會議上動議下述議案，以反映事務委員會對此事的立場——

“本事務委員會促請政府當局在即將推出的管理都市固體廢物的策略文件之內，就避免及減少產生廢物；廢物回收、循環再造和再用；以及大量縮減和處置不能循環再造的廢物等各方面的措施，同一時間訂出全面而具體的計劃、目標與時間表。”

上述議案獲在席議員一致通過。主席表示，事務委員會要求政府當局在擬訂管理香港都市固體廢物的策略文件時，對上述議案加以考慮。

39. 議事完畢，會議於上午10時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年10月4日