

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)847/14-15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：2015年3月23日(星期一)
時 間：下午2時30分
地 點：立法會綜合大樓會議室3

出席委員：陳克勤議員, JP (主席)
陳家洛議員 (副主席)
譚耀宗議員, GBS, JP
方剛議員, SBS, JP
黃定光議員, SBS, JP
陳健波議員, BBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
謝偉俊議員, JP
陳偉業議員
田北辰議員, BBS, JP
何俊賢議員
易志明議員
胡志偉議員, MH
莫乃光議員, JP
陳恒鑾議員, JP
梁繼昌議員
郭偉強議員
郭榮鏗議員
盧偉國議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

出席議員：王國興議員, BBS, MH

缺席委員 : 涂謹申議員
何秀蘭議員, JP
葛珮帆議員, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP

出席公職人員 : 議程第IV項

環境局局長
黃錦星先生, JP

環境局副局長
陸恭蕙女士, JP

環境保護署副署長(1)
謝展寰先生, JP

環境保護署副署長(3)
黎志華先生, JP

環境保護署助理署長(水質政策)
阮慧賢女士

環境保護署助理署長(空氣質素政策)
莫偉全先生, JP

議程第V項

環境局副局長
陸恭蕙女士, JP

環境保護署副署長(3)
黎志華先生, JP

環境保護署助理署長(空氣質素政策)
莫偉全先生, JP

環境保護署首席環境保護主任(流動污染源)
方健華先生

議程第VI項

環境局副局長
陸恭蕙女士, JP

環境保護署助理署長(水質政策)
阮慧賢女士

渠務署
助理署長／污水處理服務
周國銘先生

渠務署
總工程師／淨化海港計劃
曾國良先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
陳向紅女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)1
莫穎琛小姐

議會秘書(1)1
李嬾梅女士

議會事務助理(1)1
潘耀敏小姐

經辦人／部門

I. 確認通過會議紀要

(立法會CB(1)651/ —— 2015年1月6日特別會
14-15號文件 議的紀要)

2015年1月6日特別會議的紀要獲確認通
過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

2. 委員察悉秘書處自上次會議後發出了以下文件 ——

(立法會CB(1)616/ 14-15(01)號文件 —— 毛孟靜議員2015年3月4日有關香港非法買賣瀕危物種的函件(只備中文本)

立法會CB(1)625/ 14-15(01)號文件 —— 陳恒鑽議員2015年3月6日有關船隻排放的廢氣及沿岸地區空氣污染問題的函件(只備中文本))

3. 主席提到毛孟靜議員曾於2015年3月4日來函，建議事務委員會討論在香港非法買賣瀕危物種的事宜。他並表示，該事宜將於"自然保育政策"的議題下討論，而該議題暫定於2015年6月的事務委員會例會上討論。

政府當局

4. 陳偉業議員察悉，有關在香港進行非法象牙貿易的事宜亦會於"自然保育政策"的議題下討論。他要求政府當局在討論文件中提供有關持牌小販出售象牙的資料。

5. 至於陳恒鑽議員2015年3月6日有關船隻排放的廢氣及沿岸地區空氣污染問題的來函，主席表示，在2015年4月27日舉行的事務委員會下次例會上，該等事宜將於"空氣質素改善措施的進展"此項議題下討論。

III. 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)652/ 14-15(01)號文件 —— 跟進行動一覽表

立法會CB(1)652/ 14-15(02)號文件 —— 待議事項一覽表)

6. 委員同意在2015年4月27日(星期一)下午2時30分舉行的下次例會上討論以下事項 ——

(a) 空氣質素改善措施的進展；及

(b) 飲品玻璃樽生產者責任計劃。

IV. 2015至16年度財政預算案 —— 環境政策的簡報

(立法會CB(1)652/ —— 政府當局就"2015至14-15(03)號文件 16年度財政預算案 —— 環境政策的簡報"提供的文件)

7. 環境局局長向委員簡介財政司司長在2015年2月25日發表2015至16年度財政預算案演辭所載與環境保護有關的措施。

鼓勵使用電動車

8. 王國興議員問及政府內部使用電動車的情況。環境保護署副署長(3)(下稱"環保署副署長(3)")回應時表示，政府當局在更換政府車輛時，會視乎市場上有否合適的電動車型號和政府各局／部門的運作需要，優先選購電動車。截至2015年2月底，在政府車隊中約有220輛電動車，較過去3年的數目增加超過一倍。政府當局會繼續監察市場上電動車的供應，只要電動車符合各局／部門的運作要求，都會帶頭使用電動車。

9. 梁繼昌議員要求政府當局闡釋會否及如何鼓勵更廣泛使用電動車，以及安裝路邊充電設施，以應付對電動車充電服務的需求。環保署副署長(3)表示，本港近年的電動車數目正一直遞增。使用中的電動車已由2010年年底少於100輛增至2015年2月底超過1 800輛。鑒於電動車不會排放廢氣，更廣泛以電動車替代傳統車輛，將有助改善路邊空氣質素，並減少溫室氣體排放，以應對氣候變化。為鼓

勵使用電動車，政府豁免電動車的首次登記稅，直至2017年3月31日止。

10. 環保署副署長(3)進一步承認，有否充電設施，對推廣更廣泛使用電動車非常重要。2014年7月，政府當局在16個已配備標準充電器的政府停車場安裝合共100個新的中速充電器，供公眾使用。與此同時，政府當局一直與私營機構合作擴展本港的充電基礎設施。然而，電動車充電器並無國際統一標準，可能妨礙在本港推動更廣泛使用電動車的工作。

11. 梁繼昌議員進一步問及本港現時採用的電動車充電器標準。環境保護署助理署長(空氣質素政策)(下稱"環保署助理署長(空氣質素政策)")回應時解釋，充電器可按充電速度分為3個主要類別，即標準充電器、中速充電器及快速充電器。標準充電器基本上使用13安培家居插頭。中速充電器需要更強的電流，達32安培，能節省高達60%的充電時間。由政府設置的中速充電器屬歐洲標準，因為該等標準適用於大部分在日本或歐洲製造的電動車。內地當局制訂本身的電動車充電器標準時，亦有參考歐洲標準。然而，現時有多種快速充電標準，短期內不大可能會出現國際統一標準。當電動車技術更趨成熟時，政府當局會考慮採用通用的電動車充電標準。

12. 謝偉銓議員察悉，本港約有1 100個電動車充電器，包括超過150個中速和30個快速充電器。他詢問，政府當局會否進一步改善電動車的充電網絡。他認為，雖然政府當局會在政府停車場安裝電動車充電設施，但當局應確保為非電動車輛提供適當數目的泊車位。

13. 環保署副署長(3)回應時表示，據運輸署表示，如有關的政府停車場並未泊滿，則安裝了充電設施的泊車位通常只限電動車使用。然而，如停車場內供非電動車輛使用的泊車位已泊滿，供電動車使用的空置泊車位會開放予其他種類的車輛使用，以充分使用所有泊車位。關於電動車的充電網絡，環保署副署長(3)重申，2014年，政府當局已在

16個政府停車場安裝合共100個新的電動車中速充電器，供公眾使用。政府當局會密切監察電動車數目的增長，並適時考慮是否有需要進一步擴大充電網絡。

14. 主席認為政府當局在鼓勵於本港使用電動車方面不夠積極。鑒於購買電動車的費用比購買同類型的汽油或柴油車高昂，政府當局應考慮為有意買車的人士提供經濟誘因，吸引他們選購電動車，並就在本港使用的電動車數目設定目標。謝偉銓議員贊同主席的意見，認為當局應考慮提供經濟誘因(例如稅項寬減)，以鼓勵私營機構使用電動車，並發展環保建築技術。陳健波議員亦同樣認為政府當局應擬訂目標，以增加在香港行駛的電動車數目。

15. 環境局局長強調，政府當局一直鼓勵更廣泛使用電動車，藉此改善路邊空氣質素。有別於世界其他城市，本港大多數市民每日均以公共交通工具代步。政府當局已設立綠色運輸試驗基金，以資助測試適用於公共運輸業界的綠色創新技術，包括試用電動的士。政府亦全數資助專營巴士公司購置混合動力及電動巴士，以作試驗。

16. 環保署副署長(3)補充，環境保護署(下稱"環保署")已帶頭使用電動車。目前，環境局局長、環境局副局長及環境局常任秘書長正一直使用電動車。雖然政府不鼓勵擁有私家車，但如須購買車輛，政府鼓勵買車人士選購環保私家車。由於近年本地市場上的電動車型號仍然為數不多，因此電動車只佔本地車輛數目一個很小的百分比。政府當局會繼續密切監察本地市場上的電動車型號及電動車技術的發展，為鼓勵更廣泛使用電動車規劃未來路向。

17. 陳健波議員及易志明議員關注在新落成及現有樓宇安裝電動車充電設施的事宜。環境局局長表示，政府當局一直鼓勵物業發展商、物業管理公司及停車場營辦商設立充電設施。發展局於2010年10月公布，當局會向有條件配備電動車充電裝置的停車場提供總樓面面積寬免，以支援電動車數目的

增長。由於安裝充電設施可能涉及技術問題，機電工程署(下稱"機電署")已成立專責小組及設立熱線，協助電動車準買家在多層停車場內安裝電動車充電器。鑒於本港電動車數目會繼續增加，當局會不斷協助物業管理公司及停車場營辦商於其停車場設置充電點，以應付對電動車充電服務日益殷切的需求。環保署副署長(3)補充，一間專門提供電動車充電服務的私人公司正一直與部分私人屋苑探討在該等屋苑的停車場安裝充電設施是否可行。

推廣節約能源

18. 王國興議員要求政府當局闡述會否及如何在基礎設施、交通運輸、房屋、土地用途規劃等方面推廣從源頭節約能源。環境局局長承認節約能源及能源效益的重要性。環境局與其他相關的局／部門計劃在2015年上半年發出一份文件，載列推廣能源效益及環保建築的政策，並就此方面規劃未來路向。王議員建議應向不同的局／部門提供該份文件以作參考，以便該等局／部門更妥善地把節能設計及設施融入城市規劃中。

改善路邊空氣質素

19. 易志明議員察悉，當局會自2015年4月1日起把環保重型商業車輛(下稱"重型車輛")的認可標準收緊至歐盟VI期，而只有符合該等標準的車輛型號才合資格獲寬減首次登記稅。他指出，歐盟VI期重型車輛的供應有限，而在市場上只有一個品牌的此類車輛通過環保署的類型審核。他深切關注到，歐盟VI期重型車輛供應有限，兼且售價及維修費用高昂，可能會對運輸營辦商帶來巨大影響，對同時是司機並倚賴其車輛謀生的"單頭車"車主的影響尤甚。

20. 環保署副署長(3)表示，環保署每年會因應科技發展情況及當時法定的廢氣排放標準檢討環保商業車輛型號的認可標準，以致只有排放表現卓越的車輛才獲稅務寬減。自2013年起，所有新登記的車輛均須符合歐盟V期排放標準。為進一步鼓勵使用環保商業車輛，環保署將由2015年4月1日起，

把環保重型車輛(設計重量超逾3.5公噸)的認可標準收緊至歐盟VI期水平。環保署副署長(3)向委員保證，政府當局一直監察歐盟VI期重型車輛的供應，更多型號的歐盟VI期重型車輛會推出市面。

21. 易志明議員雖然同意有需要減少車輛的廢氣排放量及改善路邊空氣質素，但促請政府當局考慮收緊重型車輛的認可標準可能對運輸業造成的財政影響，業界須承擔把舊車更換為新的歐盟VI期車輛的費用，並且在2015年4月1日或以後購買歐盟VI期前重型車輛時，再不能享有稅務寬減。易議員進一步指出，在旨在淘汰歐盟IV期以前柴油商業車輛的特惠資助計劃下，市場對歐盟IV期或更高排放標準的貨車吊機的需求不斷飆升。然而，由於符合歐盟IV期或更高排放標準的貨車吊機仍然供應有限，因此運輸業憂慮他們或未能在指明淘汰期限前，將其歐盟IV期以前車輛更換為符合歐盟IV期或更高標準的新車。他詢問，政府當局會否考慮作出特別安排，如歐盟IV期以前柴油商業車輛的車主在申請期內已訂購新替換車輛，則容許他們保留獲得資助的資格。

22. 環保署副署長(3)回應時表示，特惠資助計劃自2014年3月推出以來，反應良好。截至2015年2月底，已有約29%的合資格車輛退役。合資格的歐盟前期柴油商業車輛約有18 000輛，當中680輛屬重型車輛。鑒於超過三分之一的歐盟前期重型車輛已註銷或更換為新車，政府當局認為市場上應有充裕的能力，讓餘下的歐盟前期重型車輛車主在申請特惠資助的期限前註銷車輛及購置替換車輛，惟車主須及早行動。政府當局會進一步提醒歐盟IV期以前柴油商業車輛的車主該等車輛的退役期限，以便他們盡早作出所需準備及安排。如運輸業在淘汰歐盟IV期以前柴油商業車輛方面遇到任何困難，政府當局亦歡迎運輸業與當局聯絡。

23. 易志明議員要求政府當局提供以下資料，供委員參閱 ——

- (a) 按車輛的種類提供車主已接獲環保署所發廢氣測試通知書的1 700輛車輛的

數目；

- (b) 說明有多少輛獲政府資助更換催化器和含氧感知器的汽油和石油氣的士和小巴分別須進行底盤式功率機廢氣測試；及
- (c) 提供分項數字，說明因未能通過底盤式功率機廢氣測試而被吊銷牌照的車輛數目及種類。

(會後補註：政府當局的回應已於2015年4月10日隨立法會CB(1)721/14-15(01)號文件送交委員。)

船隻排放的廢氣

24. 陳恒鑾議員關注船隻排放的廢氣及沿岸地區空氣污染問題。他指出，鄰近葵涌貨櫃碼頭的地方易受船隻排放的廢氣影響。財政司司長於2015至16年度財政預算案演辭中公布會延長推行港口設施及燈標費寬減計劃30個月至2018年3月31日，政府會因而少收2億4,000萬元，陳議員要求當局闡述透過在貨櫃碼頭安裝岸電設施減少船隻廢氣排放量的最新進展。

25. 環境局副局長表示，環保署已委託機電署參考相關的國際標準和技術性規定，就在啟德郵輪碼頭安裝岸電設施的技術可行性進行顧問研究。政府當局將於短期內向立法會報告有關在啟德郵輪碼頭安裝岸電設施的研究結果及建議。政府當局察悉，越來越多郵輪正採用其他嶄新技術而非岸電，藉此減少郵輪在郵輪碼頭停泊時排放的廢氣。此外，貨櫃船在停泊時使用岸電的情況並不常見，因為貨櫃船大多沒有該等裝置。

26. 環保署助理署長(空氣質素政策)補充，只有裝設所需裝置的船隻在泊岸時才可使用岸電，不論是貨櫃船還是郵輪。鑒於大部分貨櫃船並無使用岸電的裝置，就減少貨櫃船在貨櫃碼頭附近一帶造成的空氣污染而言，在泊岸時轉用低硫船用燃料(即含

硫量不超過0.5%的燃料)較使用岸電更可行及更有效。

27. 主席表示，船隻排放的廢氣及沿岸地區空氣污染問題會在2015年4月27日舉行的事務委員會下次例會上，於"空氣質素改善措施的進展"此項議題下進一步討論。

V. 設立低排放區的進展

(立法會CB(1)652/14-15(04)號文件 —— 政府當局就"設立低排放區的進展"提供的文件

立法會CB(1)652/14-15(05)號文件 —— 立法會秘書處就"低排放區"擬備的背景資料簡介)

28. 環境局副局長簡介在銅鑼灣、中環及旺角設立低排放區的進展。

過海隧道巴士服務

29. 王國興議員提到其辦事處進行調查所得的結果。該等結果顯示，約70%的過海隧道巴士在過海後的車費高於其他行走類似路線的專營巴士的車費，以致這些過海隧道路線的乘客量偏低。他詢問政府當局會否考慮調低過海隧道巴士在過海後的車費，以提高過海隧道巴士服務的乘客量，以及盡量增加這些巴士(大多是低排放巴士)的環境效益。

30. 環境局副局長回應時表示，環境局會與運輸及房屋局討論過海隧道巴士服務。環保署副署長(3)補充，雖然重組巴士路線是運輸及房屋局與運輸署的主要措施，但環境局與環保署一直與兩者緊密合作，向公眾解釋重組巴士路線為空氣質素帶來的效益。王國興議員表示，他會向環境局／環保署提供調查結果，以便該局／部門與運輸及房屋局和運輸署協調在空氣質素方面的工作。

低排放區的面積及範圍

31. 梁繼昌議員表示，3個低排放區(特別是設於銅鑼灣的低排放區)面積頗小。鑒於政府當局的目標是到2015年年底，只有達到歐盟IV期或以上排放標準的低排放巴士才可在低排放區行駛，他詢問政府當局會否考慮把駛進3個低排放區的限制範圍擴大至所有未能達到歐盟IV期或以上排放標準的車輛種類，以及擴大該等低排放區的面積，以改善中環、銅鑼灣及旺角繁忙路段的空氣質素。主席贊同梁議員的意見，認為3個低排放區面積過小，每個排放區只涵蓋一個繁忙路段。

32. 環境局副局長回應時表示，政府當局計劃規定專營巴士營運商只調派低排放巴士在低排放區行駛。這些低排放巴士亦會行經其他地區，因而惠及更大範圍的地方。就倫敦營運全世界最大低排放區的經驗而言，政府當局注意到，倫敦當局沒有禁制未達指明排放標準的車輛，反而向不符規定而駛進低排放區的車輛徵費。倫敦當局透過在主要路線及在低排放區內安裝電子道路收費系統執行收費計劃。雖然設立較大的低排放區可能為空氣質素帶來更大效益，但低排放區的設計涉及不同參數，包括排放準則及偵測方法，應審慎考慮，而相關的局／部門必需彼此合作。環境局一直與相關的局／部門溝通，透過土地用途規劃，減少以汽車代步的需要，從而改善香港行人區環境。

低排放區的成效

33. 譚耀宗議員詢問3個低排放區在減少路邊空氣污染方面的成效。環保署副署長(3)表示，經過3個低排放區的巴士路線約有130條，其中44條屬過海巴士線。行走3個低排放區的低排放巴士亦會行經許多其他地區，因而惠及更大範圍的地方。

34. 環保署副署長(3)進一步解釋，政府當局採取了措施減少各種行走繁忙道路的車輛的廢氣排放量，而設立低排放區是其中一項措施。與此同時，政府推出特惠資助計劃，在2019年年底前逐步

淘汰歐盟IV期以前柴油商業車輛。就造成最嚴重污染的歐盟前期柴油商業車輛而言，該等車輛將須在2015年年底前退役。政府當局亦已推出一次性資助計劃，資助汽油及石油氣的士和小巴車主更換損耗的催化器及含氧感知器，以減少廢氣。自2014年9月1日起，當局開始以路邊遙測設備監測排放過多廢氣的汽油和石油氣車輛。

低排放巴士

35. 盧偉國議員支持政府當局在中環、銅鑼灣及旺角設立低排放區，只容許低排放巴士駛進區內的計劃，但他認為政府當局可考慮在較後階段把駛進3個低排放區的限制範圍擴展至其他未達歐盟IV期或以上排放標準的車輛種類。為進一步減低路邊空氣污染，盧議員要求當局闡述專營巴士公司增加車隊內低排放巴士數目的最新進展。

36. 環境局副局長重申，政府當局正一直推行特惠資助計劃，務求在2019年年底前逐步淘汰82 000輛歐盟IV期以前柴油商業車輛，包括貨車、小巴和非專營巴士。與此同時，專營巴士公司正為部分歐盟II期和III期巴士加裝選擇性催化還原器，把該等巴士的排放表現提升至與歐盟IV期或以上排放標準相若的水平。換言之，到了2019年年底，香港大致上會成為一個只有那些達到歐盟IV期或以上排放標準的車輛在道路行駛的低排放區。環境局副局長強調，政府的長遠目標是使用零排放巴士，藉此紓緩路邊空氣污染及改善整體空氣質素。然而，零排放巴士的技術仍有待充分驗證，而市面仍未有雙層電動巴士。環境局會與運輸及房屋局討論在香港使用零排放巴士的可行性。

37. 環保署副署長(3)補充，專營巴士公司目前須使用車齡少於18年的巴士提供專營巴士服務。由於專營巴士公司現正以新巴士替換舊巴士，故此在2015年至2017年期間會有超過2 000輛達到歐盟V期排放標準的新巴士投入服務。政府亦已資助專營巴士公司試用混合動力及電動巴士。

38. 主席察悉並關注到，九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱"九巴")已確定，到2015年年底，九巴調派在3個低排放區行走的所有巴士將為低排放巴士，但城巴有限公司(下稱"城巴")及新世界第一巴士服務有限公司(下稱"新巴")卻未能完全達標。他詢問，政府當局會否及如何積極與城巴及新巴合作，協助該兩間專營巴士公司盡早完全達致設立低排放區的目標。

39. 環保署副署長(3)回應時表示，政府當局正一直與3間專營巴士公緊密合作，調派足夠的低排放巴士行走3個低排放區。九巴估計可於2015年年底前完成調派低排放巴士行走3個低排放區的工作。根據城巴及新巴較早時作出的估計，由於受香港島新鐵路項目延遲通車、巴士路線重組工作實施較預期慢，以及其他地區對低地台巴士(亦屬低排放巴士，調派到其他地區接載長者和傷殘乘客)需求增加等因素影響，到2015年年底，只有約87%在低排放區行走的巴士會是低排放巴士。為了進一步增加在低排放區行走的低排放巴士數目，政府當局已與城巴及新巴審視所有其他可行辦法，務求盡快達到設立低排放區的目標。城巴及新巴最近已額外將101輛歐盟II期巴士納入加裝選擇性催化還原器計劃。截至2015年1月中，城巴／新巴已為138輛巴士加裝選擇性催化還原器，並預期在2015年年底前為另外200輛巴士加裝選擇性催化還原器。新巴因而能完全達致設立低排放區的目標，而在2015年年底前，在城巴行走低排放區的巴士中則約有93%為低排放巴士。據城巴的最新估計，連同調派新購置的巴士，該公司將能在2016年首季達到設低排放區的目標。

40. 主席進一步詢問，如在2015年年底前，並非所有在低排放區行走的專營巴士均為低排放巴士，3個低排放區在改善路邊空氣質素方面的成效如何。環保署副署長(3)回應時表示，雖然未能在2015年年底前完全達致設立低排放區的目標，但由於超過90%行走3個低排放區的專營巴士將為低排放巴士，因此該等排放區在改善路邊空氣質素方面的成效不會受到重大影響。鑒於專營巴士佔3個低

排放區交通流量的百分比可達40%，而該等巴士排放的氮氧化物，亦佔車輛排放量的80%，環保署副署長(3)估計，到了2015年年底，當只有低排放巴士在低排放區行走時，低排放區內的氮氧化物排放量可進一步減少約35%。

重型車輛造成的空氣污染

41. 謝偉銓議員詢問，政府當局會否加強針對重型車輛的行動，重型車輛是排放氮氧化物的主要源頭之一。環保署副署長(3)重申，在銅鑼灣、中環及旺角的繁忙路段，專營巴士佔交通流量可達40%，所排放的氮氧化物和粒子，分別佔車輛排放量的80%和40%。因此，在這些地區設立低排放區，可顯著改善路邊空氣質素。由於石油氣的士和小巴在香港交通流量中亦佔一大比例，政府當局已於2014年3月完成資助計劃，協助約17 000輛石油氣的士和小巴更換催化器。在更換工作完成後，當局已使用路邊遙測設備和先進的排放測試，以加強對汽油和石油氣車輛廢氣排放量的管制。環保署副署長(3)向委員保證，專營巴士公司會在調派低排放巴士行走低排放區及其他地區之間求取平衡。

VI. 223DS —— 元朗及錦田污水處理系統改善工程 —— 新圍污水處理廠改善工程及 235DS —— 元朗及錦田污水收集系統及污水排放計劃

(立法會CB(1)652/ 14-15(06)號文件 —— 政府當局就 "223DS —— 元朗及錦田污水處理系統改善工程 —— 新圍污水處理廠改善工程及 235DS —— 元朗及錦田污水收集系統及污水排放計劃" 提供的文件)

42. 渠務署總工程師／淨化海港計劃借助電腦投影片，向委員簡介政府當局把以下兩項污水收集系統工程計劃的一部分提升為甲級的建議 ——

(a) 223DS —— 元朗及錦田污水處理系統改善工程 —— 新圍污水處理廠改善工程；及

(b) 235DS —— 元朗及錦田污水收集系統及污水排放計劃。

(會後補註：電腦投影簡介資料於2015年3月24日隨立法會CB(1)673/14-15(01)號文件送交委員。)

43. 盧偉國議員支持政府當局提出的兩項建議，但詢問在新圍污水處理廠停止運作後，現時的廠址日後的土地用途為何。渠務署助理署長／污水處理服務回應時表示，為盡量減少工程配合上的問題，以及在建造工程期間維持現有污水處理廠的運作，新圍污水處理廠改善工程第一期將於現有新圍污水處理廠旁邊的用地進行。當新建的新圍污水處理設施開始運作後，現有的新圍污水處理廠便會停止運作，而廠址會留待日後進行新圍污水處理廠改善工程第二期之用。新圍污水處理廠改善工程第二期會因應洪水橋新發展區的整體未來規劃進行。根據現時所作的估計，現有新圍污水處理廠的廠址面積應足夠，可供進行改善工程。

44. 渠務署助理署長／污水處理服務回應盧偉國議員進一步就污水排放計劃提出的問題時解釋，經新圍污水處理廠處理的污水會經由9公里長的新界西北污水輸送管道繼而3.7公里長的海底排放管排入西北水域。在新圍污水處理廠改善工程第一期完成後，經處理後排放的污水水質會有改善。

45. 鑒於新界有多項污水處理工程計劃正在籌備，譚耀宗議員詢問政府當局有何計劃為其他污水處理廠進行改善工程，以配合日後人口及污水流量的預計增幅。環境保護署助理署長(水質政策)(下稱

"環保署助理署長(水質政策)"簡單介紹曾在較早時提交事務委員會考慮的兩項污水處理工程計劃，即石湖墟污水處理廠工程計劃及元朗淨水設施工程計劃。石湖墟污水處理廠現時的處理量為設計處理量約90%，預期在不久將來會達致飽和。政府當局會分階擴建石湖墟污水處理廠，為新界東北現有及已規劃的發展項目提供污水處理服務。政府當局亦曾於2015年1月26日就元朗淨水設施工程計劃諮詢事務委員會。元朗污水處理廠現時收集元朗及附近一帶的污水進行二級處理，而經元朗污水處理廠處理的總污水量預期會增加。然而，若維持二級污水處理水平，處理量的增幅將為后海灣帶來額外的殘餘污染物。因此，元朗污水處理廠須同時提升為淨水設施。如工務小組委員會同意及財務委員會批准撥款，政府當局會聘請顧問，為元朗淨水設施工程計劃進行勘測研究、設計和相關勘測工程。

46. 至於新圍污水處理廠工程計劃，環保署助理署長(水質政策)表示，根據已考慮現有新圍污水處理廠集水區內住宅及商業發展的最新規劃數據，該廠的設計處理量預期不足以應付由2020年起的估計污水流量。因此，政府當局有需要增加新圍污水處理廠的處理量，以應付新界西北(包括元朗、天水圍和洪水橋地區)由2020年起因人口上升而預計增加的污水流量。環保署助理署長(水質政策)察悉，新圍污水處理廠工程計劃將會是當局於本年度立法會會期內提交事務委員會考慮的最後一項污水處理系統工程計劃。

47. 環保署助理署長(水質政策)回應譚耀宗議員進一步就新圍污水處理廠改善工程提出的問題時解釋，為了盡用土地及達致最大成本效益，新圍污水處理廠改善工程第一期將於現有新圍污水處理廠旁邊的用地進行。

結語

48. 主席總結時表示，委員普遍支持政府當局的建議，而且不反對政府當局把該等建議提交工務小組委員會考慮。

VII.其他事項

49. 議事完畢，會議於下午4時07分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2015年5月13日