

立法會

Legislative Council

立法會 CB(1)783/16-17 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA

環境事務委員會 會議紀要

日 期：2017 年 2 月 27 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：陳淑莊議員(主席)
何君堯議員, JP (副主席)
梁耀忠議員
張宇人議員, GBS, JP
林健鋒議員, GBS, JP
黃定光議員, SBS, JP
陳克勤議員, BBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
謝偉俊議員, JP
梁國雄議員
何俊賢議員, BBS
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
馬逢國議員, SBS, JP
莫乃光議員, JP
陳志全議員
梁繼昌議員
郭偉強議員
郭榮鏗議員
張超雄議員
葛珮帆議員, JP
廖長江議員, SBS, JP
蔣麗芸議員, JP

盧偉國議員, SBS, MH, JP
尹兆堅議員
朱凱迪議員
邵家輝議員
許智峯議員
劉業強議員, MH, JP
鄺俊宇議員
羅冠聰議員
姚松炎議員

列席議員 : 毛孟靜議員

缺席委員 : 梁志祥議員, BBS, MH, JP
何啟明議員

出席公職人員 : **議程第 IV 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)
羅芷茵女士

環境保護署
首席環境保護主任(排污基建)
霍偉佳先生

渠務署
助理署長/設計拓展
方學誠先生

渠務署
總工程師/顧問工程管理
郭炳強先生

渠務署
總工程師/機電工程
李宗良先生

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)
張趙凱渝女士, 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)
何德賢先生

運輸署
首席行政主任(牌照電腦計劃及牌照事務)
梁張雪玫女士

運輸署
總工程師/運輸策劃
林超宇先生

議程第 VI 項

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
首席環境保護主任(區域評估)
陳檳林先生

環境保護署
首席環境保護主任(區域南)
方榮裕先生

路政署
港珠澳大橋香港工程管理處處長
李偉彬先生

路政署
助理署長/新界區
卜國明先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
石逸琪女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)1
吳華翠女士

議會秘書(1)1
江健偉先生

議會事務助理(1)1
潘耀敏小姐

經辦人/部門

I. 通過會議紀要

(立法會 CB(1)504/—— 2016年12月19日會議的紀要)
16-17 號文件

2016年12月19日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. 委員察悉自上次會議後發出了以下文件：

(立法會 CB(1)586/—— 政府帳目委員會就
16-17(01)號文件 有關"政府管理都市
固體廢物的工作"的
事宜發出的轉介文件(轉介便箋及相關
報告摘錄))

III. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(1)574/—— 跟進行動一覽表
16-17(01)號文件

立法會 CB(1)574/—— 待議事項一覽表)
16-17(02)號文件

3. 委員同意在 2017 年 3 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) 都市固體廢物收費落實安排；及
- (b) 政府於自然及海洋保育方面的工作進展及逐步淘汰本地象牙貿易的立法建議。

IV. 觀塘基本污水處理廠及泵房改善工程

(立法會 CB(1)574/—— 政府當局就
16-17(03)號文件 "4394DS —— 觀塘
基本污水處理廠改善工程及
4413DS —— 觀塘污水
水泵房優化工程"提供
的文件)

政府當局的簡介

4. 渠務署助理署長/設計拓展借助電腦投影片，向委員簡介政府當局把 4394DS 號及 4413DS 號工程計劃提升為甲級的建議。該項建議旨在(a)提高觀塘基本污水處理廠("觀塘廠")的處理量，以應付其集水區內各項正進行及已規劃的發展項目完成後所產生的額外污水流量；及(b)進行觀塘污水泵房("泵房")優化工程，包括在泵房現址建造地底污水調節設施("調節設施")，以調節極端高峰流量時由觀塘廠排出的過剩經基本處理污水，以及建造一個設有園景平台供公眾享用的新廠房，以改善工程計劃的環保表現。

(會後補註：電腦投影片簡介資料載於立法會 CB(1)615/16-17(01)號文件，並於 2017 年 2 月 27 日送交委員參閱。)

討論

5. 主席提醒委員，根據《議事規則》第 83A 條，他們就撥款建議發言前，須披露任何與該項目有關的直接或間接金錢利益的性質。她亦請委員注意《議事規則》第 84 條有關在有直接金錢利益的情況下表決的規定。

工程計劃的範圍及建設費用

6. 梁繼昌議員、廖長江議員及姚松炎議員要求政府當局釐清 4413DS 號工程計劃的範圍，並提供所涉總建設費用的分項數字。

政府當局

7. 渠務署助理署長/設計拓展表示，一如政府當局的文件(立法會 CB(1)574/16-17(03)號文件)第 2 段所詳述，4413DS 號工程計劃的範圍包括(a)在泵房設置容量為 16 000 立方米的調節設施、(b)設置一個設有園景平台的廠房，以覆蓋泵房及調節設施("廠房")、(c)建造辟味設施，以及(d)進行其他附屬工程。按付款當日價格計算，估計所需費用為 10 億 5,440 萬元。按 2016 年 9 月的價格計算，調節池、環境美化工程、辟味設施，以及設有通風系統的廠房與其他附屬工程的估計費用分別約為 3 億元、7,000 萬元、3,560 萬元及 2 億元。其他費用包括駐工地人員的員工開支、工程計劃管理費及應急費用等。他解釋，原址優化工程計劃通常較複雜，所需費用亦較高。政府當局會在提交予工務小組委員會的文件中提供更詳細的資料，說明兩項工程計劃的範圍及總建設費用的分項數字。

8. 梁繼昌議員詢問，把經基本處理的污水由觀塘廠及泵房輸送至昂船洲污水處理廠的淨化海港計劃第一期隧道系統，能否應付因觀塘廠的處理量上升而產生的額外污水流量。

9. 渠務署助理署長/設計拓展表示，連接觀塘廠與淨化海港計劃第一期深層隧道的傾卸豎井(而非深層隧道本身)，將不再能夠容納出現極端高峰流量時由觀塘廠排出的經基本處理的污水，因此有必要在泵房建造調節設施，以調節極端高峰流量時過剩的經基本處理污水。渠務署助理署長/設計拓展回應梁繼昌議員的進一步詢問時表示，調節設施的容量與 6 個半奧運標準游泳池的體積相若。

辟味系統

10. 盧偉國議員支持政府當局的建議，並認為把廠房天台建成園景平台及遊樂場地供公眾享用，有其好處。鑒於當局會改善觀塘廠的辟味系統，並在泵房安裝新的辟味系統，他詢問昂船洲污水處理廠所採用的辟味技術功效如何，以及相同技術會否應用於當前的工程計劃。

11. 渠務署助理署長/設計拓展答稱，政府當局已評估昂船洲污水處理廠的辟味系統並確認其功效。相同技術將應用於觀塘廠及泵房的辟味系統。根據就擬議工程進行的環境影響評估研究，在安裝辟味系統後，觀塘廠及泵房對園景平台的使用者及周邊地區造成的氣味影響會減至可接受水平。渠務署助理署長/設計拓展回應廖長江議員的詢問時確定，渠務署會負責觀塘廠及泵房的日常運作及維修，相關的經常開支會由渠務署的財政撥款支付。

行人設施

12. 胡志偉議員支持政府當局的建議，並詢問當局會否在偉業街提供任何分隔行人與車輛的設施，方便公眾進出建議在泵房設置的園景平台。鑒於進行改善工程後的觀塘廠會由現有界線的西南方後移 15 米和東南方後移 3 米，以騰出空間分別闢設新一段海濱長廊及行人通道，胡議員詢問，這些新設施會否讓行人得以暢通無阻地來往觀塘海濱花園與敬業街，以及會否使該區的海濱維持綿延不斷。

13. 渠務署助理署長/設計拓展解釋，當局會透過另一項工程計劃活化位於觀塘廠與泵房之間的敬業街明渠，以供公眾享用，並將活化後的明渠易名為翠屏河。渠務署一直與起動九龍東辦事處保持緊密溝通，以研究該區的行人環境規劃，從而改善行人網絡的整體連繫，並達致人車分隔。土木工程拓展署正研究可否建造一條行人天橋橫跨日後的翠屏河，連接觀塘海濱長廊與茶果嶺。

廠房天台

14. 胡志偉議員及梁繼昌議員建議政府當局考慮在廠房天台安裝太陽能光伏板，以產生可再生能源供泵房及/或觀塘廠使用。如興建園景平台，胡議員認為政府當局應栽種更多樹木，而非單靠種植攀緣植物達致垂直綠化的效果。

15. 環境局副局長及渠務署助理署長/設計拓展回應時表示，政府當局會致力優化泵房的景觀，並會在園景平台栽種樹木。按照在《香港氣候行動藍圖 2030+》中所作的承諾，即在切實可行的範圍內於政府建築物應用可再生能源技術，政府當局會探討可否在該園景平台上合適地點安裝太陽能光伏板。當中須考慮各項因素，例如眩光對毗鄰觀塘繞道的車輛、園景平台的訪客及鄰近居民可能造成的影響。

16. 姚松炎議員詢問建造園景平台的時間表。他認為政府當局應考慮在廠房現址鋪設臨時上蓋結構，使園景平台可盡早興建並向公眾開放，然後才完成下面設置調節設施的工程。渠務署助理署長/設計拓展表示，政府當局計劃在 2021 年年底前完成調節設施的建造工程，並預計園景平台可於 2022 年年底前建成及向公眾開放。提早建成園景平台並非可取的安排，因為園景平台距離地面約 10 米，令其後在平台下面進行的建造工程既困難又昂貴。

結語

17. 主席總結時表示，委員支持建議，以及不反對政府當局把建議提交工務小組委員會考慮。

V. 推廣使用電動車

(立法會 CB(1)574/—— 政府當局就"推廣使用
16-17(04)號文件 電動車"提供的
文件

立法會 CB(1)574/—— 立法會秘書處就"推
16-17(05)號文件 廣綠色車輛"擬備的
資料簡介)

政府當局的簡介

18. 環境局副局長向委員簡介政府當局在香港推廣使用電動車的 policy 及主要措施。鑒於本港的車輛買家對電動車的接受程度已經提高，加上電動車公眾充電網絡等配套設施的覆蓋範圍已有改善，政府當局認為現在是調整電動私家車首次登記稅寬免安排的時機。現行全數豁免電動私家車首次登記稅的安排會維持至 2017 年 3 月 31 日，其後在 2017 年 4 月 1 日至 2018 年 3 月 31 日期間，寬免額會以 97,500 元為上限("經修訂的首次登記稅豁免額")。同期，電動商用車輛的首次登記稅仍會獲全數豁免。應主席邀請，環境保護署副署長(3)("環保署副署長(3)")解釋實施 2017-2018 年度首次登記稅寬免安排所依據的法律條文(寬免安排將不再需要立法會按先審議後訂立的程序通過決議)，相關解釋載於政府當局的文件(立法會 CB(1)574/16-17(04)號文件)第 12 段。

討論

使用電動車對環境的好處

19. 鑒於電動車的製造工序及產生電力供電動車充電的過程均會引致碳排放，劉業強議員質疑電

動車是零排放車輛的普遍說法。他亦注意到新加坡並無積極推廣使用電動車。

20. 助理署長(空氣質素政策)解釋，由於電動車沒有尾氣排放，因此以電動車替代傳統車輛，可有助改善路邊空氣質素。相對於傳統車輛引擎內的燃燒過程，產生電力供電動車使用的過程對公眾造成的空氣污染影響較少，原因是：(a)發電廠的排放控制系統較車輛的排放控制系統更全面及更具效率；(b)發電廠排放的污染物在高處消散；及(c)電動車的燃料效益遠勝傳統車輛的燃料效益。由於天然氣在本港發電燃料組合中的比例會逐漸增加以減少碳排放量，電動車的用電對整體空氣質素造成的不良影響亦會逐漸較少。

政府當局

21. 劉業強議員要求政府當局提供補充資料及統計數字，說明在既定規範(例如行車距離和充電時間)內，電動車生產、充電及用電的碳排放量。

電動私家車首次登記稅的寬免安排

電動私家車市場的發展

22. 梁繼昌議員、廖長江議員、許智峯議員及尹兆堅議員對經修訂的首次登記稅豁免額大有保留。在新安排下，只有售價 20 萬元或以下的電動私家車才會獲全數豁免首次登記稅。許議員擔心新安排會減低車輛製造商及供應商把更多電動私家車型號推出市場的意欲。鑒於全港超過一半的一氧化碳排放來自路面交通工具，尹議員認為政府當局應恢復全數豁免電動私家車的首次登記稅，以期減少在路面使用化石燃料及改善路邊空氣質素。胡志偉議員要求當局說明把經修訂的首次登記稅豁免額上限設於 97,500 元的原因。另一方面，副主席關注到現行或經修訂的首次登記稅豁免額，會否令電動車製造商及賣家享有優勢，導致汽車業有不公平的競爭。

23. 環境局副局長、環保署副署長(3)及助理署長(空氣質素政策)強調，政府當局的政策是提倡使用公共交通工具及不鼓勵市民擁有私家車，以達致減少道路交通擠塞及改善空氣質素的雙重目的。如市民需要購買私家車，政府當局會鼓勵買家選購電動車而非傳統車輛。在上述前提下，為電動車設定的首次登記稅豁免額旨在縮減電動車與傳統車輛之間的差價，以及支持本港採用電動車技術。當局因應電動車技術的發展情況及市場當時的狀況，定期檢討首次登記稅的豁免安排，因此有關安排不應被視為永久措施。據近年觀察所得，隨着電動車技術進步，汽車製造商推出市場的電動私家車型號在價格、可靠性及駕駛性能方面均越來越有競爭力，可與傳統私家車媲美。在香港，可滿足日常出入需要的中價電動私家車(即售價介乎 30 萬元至 40 萬元的電動私家車)有越來越多選擇。上述市場發展促使當局在考慮電動私家車首次登記稅的寬免安排時，須在推廣使用電動私家車與遏止私家車過度增長之間取得妥善平衡。當局考慮到電動私家車的最新價格，認為把該類車輛的豁免額上限設於 97,500 元屬合理安排。應注意的是，鑒於汽油私家車的排放控制技術普遍都有進步，環保汽油私家車的稅務寬免計劃已在 2015 年結束。美國為電動車而設的稅務寬免亦有類似安排：當某製造商在美國的電動車生產量達到 20 萬部時，當局便會逐步取消納稅人購買該製造商的電動車所享有的稅收抵免。

政策目標

24. 廖長江議員要求政府當局澄清，下調電動私家車的首次登記稅寬免額是否控制私家車增長的措施。梁繼昌議員、許智峯議員、尹兆堅議員及胡志偉議員要求當局澄清豁免首次登記稅及推廣電動車的*政策目標*。他們批評，實施經修訂的首次登記稅豁免額似乎是倒退的做法，並與為推廣更廣泛採用電動車而持續推行的其他措施有矛盾。當局在下調電動私家車的首次登記稅寬免額時，若不同時實施減少汽油及柴油私家車的措施，例如就這些車輛徵收更重的首次登記稅，則只會驅使買家選購

傳統私家車，不會有助控制私家車增長及改善路邊空氣質素。此外，控制車輛增長的目標可以其他方式實踐，不一定要依賴調整首次登記稅的寬免額。梁議員提述一項統計分析，表示在過去數年，電動車增長與私家車增長似乎沒有密切關係。鑒於現時的私人屋苑普遍仍未設有電動車充電設施，姚松炎議員認同下調電動私家車的首次登記稅寬免額只會進一步減低公眾購買電動車的意欲。廖議員指出，近年電動車增長的百分比急升，可能是比較基數偏低所致。他亦質疑政府當局有否深入分析經修訂的首次登記稅豁免額對路邊空氣質素的潛在影響。

25. 環境局副局長、環保署副署長(3)及助理署長(空氣質素政策)指出，儘管經修訂的首次登記稅豁免額並非全數豁免，電動私家車與傳統私家車的首次登記稅之間仍有相當大的差距。電動私家車的車主亦享有其他好處，例如每年繳付較低的車輛牌照費，以及因電動車燃料效益較高而節省開支。由於商用車輛是路邊空氣的主要污染源，其氮氧化物和可吸入懸浮粒子的排放量佔所有車輛排放量約95%，因此政府當局的重點工作是以電動車替代傳統商用車輛，並因而繼續全數豁免電動商用車輛的首次登記稅。

名貴電動私家車

26. 張超雄議員及梁國雄議員支持繼續全數豁免電動商用車輛的首次登記稅，並同時下調電動私家車的首次登記稅寬免額。張議員認為就電動私家車的首次登記稅豁免額設定上限是合理的做法，因為據他觀察所得，2014-2015 年度在香港登記的電動私家車中，超過 60%屬售價超過 60 萬元的名貴電動跑車。鑒於當局因豁免首次登記稅而少收了巨額收入，透過全數豁免首次登記稅"資助"公眾購買名貴電動車並不合理。許智峯議員建議政府當局分析電動車買家的收入水平及新登記電動車的價格，從而評估經修訂的首次登記稅豁免額所帶來的影響。尹兆堅議員認為難以界定何謂"名貴電動車"。為防止有人濫用首次登記稅的豁免額以購買名貴電動車，政府當局可考慮，如電動私家車買家沒

有另一部電動車或私家車，便全數豁免他們繳付首次登記稅。

27. 環境局副局長及環保署副署長(3)察悉委員的意見及建議。他們並表示，相關小組委員會在2014年審議有關延長豁免電動車的首次登記稅的擬議決議案期間，曾討論延長全數豁免所有類別電動車(包括名貴電動車)的首次登記稅是否公平。當局察悉小組委員會部分委員非常關注豁免名貴電動車的買家繳付首次登記稅是否恰當。環境局副局長及環保署副署長(3)強調，政府當局會因應市場當時的狀況，定期檢討首次登記稅的豁免安排。

其他事宜

電動車充電設施

28. 姚松炎議員轉述業界對下述事宜的關注：在現有私人屋苑安裝電動車充電器往往十分困難，尤其是在徵求業主立案法團/物業管理公司准許在該等屋苑的公用地方安裝所需設施方面。

29. 助理署長(空氣質素政策)回應時表示，政府當局知悉現時電動車車主/準車主在車位安裝充電設施時所遇到的困難，尤其是當涉及的安裝工程在樓宇/屋苑的公用地方進行時。據觀察所得，在有關各方之間建立共識，以解決複雜事宜(包括確保工程符合公契要求)，往往需時。為解決這些問題，環境保護署("環保署")已設立一支專責隊伍及一條服務熱線，為有意安裝電動車充電設施的團體及個人提供相關資訊及技術支援。現時亦有公司提供套餐式電動車充電服務，提供服務方式猶如寬頻互聯網服務。政府當局會繼續與物業管理公司保持溝通，從而加強該等公司對電動車充電技術的認識及接受程度。

運輸業界採用電動/混合動力車輛

30. 盧偉國議員對領牌電動商用車輛數目的增長(撇除特別用途車輛，數目由2013年年底的63部增加至2016年年底的96部)感到非常失望。他詢問

箇中原因是否在於市場缺乏合適的電動車型號，以及當局有何措施推廣使用電動商用車輛。

31. 助理署長(空氣質素政策)表示，政府當局致力透過豁免電動車的首次登記稅及推出綠色運輸試驗基金("基金")等措施，推廣使用電動商用車輛。不過，電動車電池的充電時間長、能量密度低、沉重和成本高，以及市場上電動商用車輛型號的選擇有限等因素，仍限制商界採用電動車。

32. 助理署長(空氣質素政策)又表示，基金亦資助運輸業界購買混合動力商用車輛，但市場上可供選擇的合適型號仍然有限。由於混合動力商用車輛可使用柴油運作，其電池無需藉外置設備充電，因此運輸業界對使用該類車輛有較少保留。儘管如此，混合動力商用車輛的燃料節省量須視乎經營路線而定。

政府當局

33. 應盧偉國議員要求，助理署長(空氣質素政策)承諾提供資料，說明截至 2016 年年底已登記的混合動力商用車輛數目，以及過去 3 年每年新登記的混合動力商用車輛數目。

34. 朱凱迪議員提及健康空氣行動提交的意見書(立法會 CB(1)616/16-17(01)號文件)，當中就本港缺乏使用零排放巴士的策略框架及實施時間表表示關注。他詢問政府當局在這方面有何目標，以及如何推廣電動的士。

35. 助理署長(空氣質素政策)答稱，政府當局致力推廣使用電動巴士，並已全數資助專營巴士公司購置 36 部單層電動巴士作試驗行駛，其中 5 部電動巴士已運作超過一年。與此同時，部分非專營巴士公司亦已試用電動巴士。正在試驗的電動巴士性能未如理想，不但經常出現故障，而且充電時間長。至於雙層電動巴士，由於現有型號的行車路程有限，加上巴士的空調系統在夏季的耗電量高，因此現時尚未有合適的型號可供應香港作試驗行駛。

36. 環境局副局長及助理署長(空氣質素政策)又表示，由於本港的士通常分兩更 24 小時運作，

加上電動車的充電時間長，每日需充電約 4 小時，因此電動的士並不適合業界的運作模式。充電時間長的問題長遠只可隨電動車電池技術進步而解決。

控制私家車的增長

37. 朱凱迪議員及張超雄議員認為政府當局應更着力控制本港私家車的增長。副主席詢問政府當局會否考慮推行配額制，限制本地私家車的數目。

38. 環境局副局長回應時表示，下調電動私家車的首次登記稅寬免額並非旨在遏止私家車的增長，私家車增長問題需靠不同政策局互相協調，全面地處理。她知悉運輸及房屋局會繼續跟進交通諮詢委員會在《香港道路交通擠塞研究報告》("《報告》")中提出的建議，包括旨在控制私家車增長的建議。

39. 運輸署總工程師/運輸策劃補充，在過去 10 年，私家車數目及路面使用量的每年增幅分別約為 4% 及 3%，增幅有礙可持續發展。在紓緩路面交通擠塞方面，當局已/將落實《報告》所建議的部分措施，例如調高交通擠塞相關罪行的定額罰款。政府當局會在適當時參考外國經驗，並提出更多關於道路交通管理的建議，以諮詢公眾。

40. 主席表示，委員可在交通事務委員會日後的會議上，進一步討論關於控制車輛增長的整體策略及措施的事宜。副主席補充，為方便日後討論這些事宜，運輸及房屋局應向立法會提供關於長遠道路交通規劃的資料，包括道路容車量及公眾泊車位數目等規劃參數。

議案

41. 主席請委員參閱下述由許智峯議員動議的議案：

"鑑於政府應鼓勵市民駕駛電能車以達致環保的目標，政府應致力提升電能私家車

佔整體私家車數目的比例。本會要求政府維持豁免電能私家車首次登記稅的現有安排。"

42. 主席決定擬議的議案與議程項目直接相關。委員不反對事務委員會處理該項議案。張超雄議員及梁國雄議員表示不支持議案，因為他們認為過往曾有濫用全數豁免的首次登記稅購買名貴電動車的情況。

43. 主席把議案付諸表決。在出席的委員中，5名委員表決贊成議案，3名委員表決反對，1名委員棄權。主席宣布議案獲通過。

(會後補註：獲通過的議案的措辭載於立法會 CB(1)621/16-17(01)號文件，並於2017年2月28日發給委員，秘書處同日要求政府當局就議案提供書面回應。)

VI. 港珠澳大橋香港接線工程海堤崩場所引起的事宜

(立法會 CB(1)592/—— 郭榮鏗議員 2017年
16-17(01)號文件 2月20日的函件(只備
中文本)

立法會 CB(1)610/—— 政府當局就"港珠澳大
16-17(01)號文件 橋香港接線填海工程"
提供的文件

立法會 CB(1)610/—— 立法會秘書處就"港珠
16-17(02)號文件 澳大橋香港接線工程
出現海堤崩塌的情況"
擬備的背景資料簡介)

政府當局的簡介

44. 路政署助理署長/新界區借助電腦投影片，向委員簡介(a)港珠澳大橋香港接線工程中的填

海工程及所採用的不浚挖式填海方法；(b)指稱正於香港接線工程填海範圍興建的海堤於 2014 年 10 月 26 日及 11 月 6 日崩塌，導致海堤於兩個地點較大幅度向外伸延(向海伸延 5 米至 10 米)的事件("海堤事件")；及(c)另一宗指稱香港國際機場南跑道導航燈附近一段海堤亦在 2014 年下旬左右崩塌的事件。路政署助理署長/新界區亦解釋在相關環境許可證下的環境監察機制，以及路政署(即工程項目倡議人)和環保署如何確保已有效實施環境許可證所訂的紓減環境影響措施，包括安裝隔泥幕，抑制工地範圍內的泥沙流出。在海堤事件後，承建商已自費進行補救措施，鞏固各段受影響的海堤。簡介的詳情載於立法會 CB(1)610/16-17(01)及 CB(1)615/16-17(02)號文件。

(會後補註：電腦投影片簡介資料載於立法會 CB(1)615/16-17(02)號文件，並於 2017 年 2 月 27 日送交委員參閱。)

討論

環境監察及環境事故的通報

45. 環境保護署副署長(1)("環保署副署長(1)")表示，根據環保署於 2009 年 10 月批准的環境影響評估("環評")報告，香港接線工程中的填海工程會影響 37 公頃海床，而有關海床範圍具有低的生態價值。為興建海堤而搭建的一個臨時填石平台，以及因填海而永久和臨時受到影響的海床，均在環境許可證所訂的核准範圍內。在展開填海工程前，路政署已根據《環境影響評估條例》(第 499 章)的規定，在附近水域進行水質基線監測，並以收集所得的數據制訂兩個指標，即"行動水平"及"極限水平"，以供在施工期間監測水質。"極限水平"及"行動水平"分別設定於最高基線水質水平的第 99 個百分位數及第 95 個百分位數。由於"行動水平"設定於基線水平的第 95 個百分位數，當局預期在正常情況下會間中出現超越"行動水平"的情況。有關設定的目的在於防患未然。若水質監測數據超越"行動水平"，承建商將須採取補救行動，防止環境質素變差。若水質監測數據超越"極限水平"，則在未有採

取適當補救行動的情況下不得進行導致數據超越該水平的工程。環保署從眾多水質監測站中選取最接近填海範圍的兩個海水水質監測站(即 IS(Mf)6 及 IS7)收集所得的數據作為參考，以決定香港接線工程中的填海工程對水質造成的影響是否符合相關的規定標準。

46. 環保署副署長(1)進一步表示，環保署一直透過審批路政署定期提交的環境監察與審核報告及進行突擊實地巡查，監察最接近工地範圍的水質及其他情況，以及確定環境許可證所訂的所有紓減環境影響措施已有效實施。過往的巡查及環境監測數據顯示，隔泥幕一直有效運作，而最接近工地範圍水域的水質未有超出"極限水平"，包括在海堤事件發生期間。此外，環保署正要求路政署及承建商提供進一步資料，以證實填海工程涉及的海床範圍(包括在海堤外建造的臨時堤腳荷載平台)有否違反環境許可證或任何環保法例的規定。環境局副局長及環保署副署長(1)表示，在現階段並無證據顯示有任何違規情況。

47. 毛孟靜議員及鄭俊宇議員詢問路政署有否在海堤事件於 2014 年 10 月及 11 月發生後隨即通報環保署，或環保署當時是否知道發生海堤事件。毛議員關注到路政署是否有意隱瞞海堤事件，一直不向環保署及公眾披露該等事件，直至傳媒最近揭發。陳志全議員表示，在 2017 年 2 月 24 日舉行的交通事務委員會會議上，路政署表示由該署聘請的駐工地監督人員發現海堤事件，但路政署認為無須將事件通知環保署或公眾。陳議員及毛議員關注到，通報機制及由路政署提交的環境監察與審核報告所載的環境監測數據，是否足以讓環保署適時及有效地監察及跟進可能對環境有不良影響的事件。朱凱迪議員詢問海堤事件是否理應已記錄於環境監察與審核報告或環保署的實地巡查報告。

48. 環保署副署長(1)表示，環保署仍未收到有關海堤事件的報告。相關的環境許可證已訂明須立即通報環保署的各類環境事故，包括例如涉及工地範圍內的水質及空氣質素變差的事宜。環保署在審批環境監察與審核報告及進行實地巡查時，會把重

點放在相關工程在環境方面的表現、紓減環境影響措施的實施情況，以及有否任何違反環境許可證所訂規定的情況。海堤事件並不屬於須通報環保署的事宜，而在該等事件後收集所得的環境監測數據未有顯示任何異常情況。由於沒有發現環境受到不良影響，該等事件亦不屬於實地巡查的範圍。

49. 郭榮鏗議員認為，海堤事件反映現行監察工務工程項目對環境造成的影響的機制有不足之處，因為環保署全然不知悉該等事件，以致未能在有需要時考慮採取跟進或執法行動。他促請政府當局全面檢討《環境影響評估條例》，例如檢討技術備忘錄所訂環評程序的技術指引及準則。環保署副署長(1)表示，他認為在海堤事件中，環評機制並非不能發揮效用。環評機制的目的是保護環境，而海堤事件未有對環境造成任何不良影響。環保署已定期檢討有關機制，務求提高機制的成效及效率。

50. 毛孟靜議員詢問當局就海堤事件對環境造成的影響，特別是對附近水域中華白海豚的生境造成的影響所作的評估為何。鄭俊宇議員認為，該等事件可能對中華白海豚有不良影響，因為根據一些調查，由同一時期起，這種珍貴品種的海豚似乎減少了在附近水域出現。環保署副署長(1)表示，漁農自然護理署已證實，即使在香港接線工程展開前，在工地範圍內的水域亦並非經常看到中華白海豚。環境局副局長表示，中華白海豚通常遠離建造及填海工地附近的水域。在香港接線工程附近海域出沒的中華白海豚數目減少，未必因為海堤事件所致。應毛議員要求，政府當局同意提供資料，說明海堤事件有否對環境及附近水域中華白海豚的生境造成任何不良影響。

政府當局

51. 鄭俊宇議員從傳媒報道看到各張顯示填海工程於 2014 年 9 月至 2015 年 1 月的航攝照片，並關注到香港國際機場南跑道導航燈附近的海堤是否一如傳媒所揣測，亦在當時崩塌。路政署港珠澳大橋香港工程管理處處長("路政署大橋香港工程管理處處長")表示，有關航攝照片所顯示的，是正常興建臨時填石平台、安裝碎石樁及建造臨時海堤的情況。至於傳媒所述在 2015 年 1 月的照片中的"深

色範圍"，實質是臨時填石平台露出水面的部分，並非海堤崩塌的影像。

填海工程的範圍及損失的海床

52. 朱凱迪議員詢問，刊憲圖則內列明受香港接線工程中建議進行的填海工程影響的前濱及/或海床範圍是否過於廣闊，以致可容許海堤有過大幅度伸延的情況。朱議員亦詢問，如因填海工程而損失的海床面積超出核准界限，可能會有甚麼後果。主席詢問在該等情況下，環保署可即時採取甚麼措施。

53. 路政署大橋香港工程管理處處長表示，正如刊憲文件所規定，受填海工程影響的前濱及/或海床的界限，定於距離擬建海堤 100 米。填海工程及臨時填石平台均在此界限內。填石平台是臨時搭建的，並會在填海工程完成後拆除。環保署副署長(1)解釋，如因填海工程而損失的海床面積超出核准界限，則視乎實際情況，承建商可因違反《環境影響評估條例》而須負法律責任。如違規情況導致對環境造成重大影響，則可暫停進行相關工程。

政府當局

54. 環保署副署長(1)回答主席時澄清，所述的"37 公頃海床損失"，是指 27 公頃永久損失和 10 公頃臨時損失的海床，而兩者已分別在環評報告中反映。應郭榮鏗議員要求，政府當局同意提供環評報告相關張頁的副本。

55. 主席關注到，承建商被指稱把伸延的填海土地用作工地的一部分，而在海堤事件後海堤伸延的兩個地點經完全整固後，似乎已形成"新填海地"。路政署大橋香港工程管理處處長表示，在海堤事件後，承建商已建議在海堤前面的位置加大臨時填石平台，以加強海堤的穩定性，確保海堤可在原來設計位置建造。經加大的臨時填石平台依然在環評報告所述 10 公頃臨時損失海床的範圍內。他強調，臨時填石平台並非傳媒所報道的"新填海地"。

政府當局

56. 應主席要求，政府當局同意提述及提供香港接線工程的環境許可證/環評報告的相關部分、

刊憲圖則及/或其他相關文件，以解釋有否及如何界定、批准/合法化，以及於適用情況下在這些文件中反映在工程中永久和臨時損失的海床面積，以及永久和臨時填海工程所涉及的面積。

(為了有足夠時間討論，主席將會議由指定結束時間延長 15 分鐘。)

結論

57. 主席表示，如有需要，事務委員會將與交通事務委員會舉行聯席會議，跟進與海提事件有關的事宜。

VII. 其他事項

58. 議事完畢，會議於下午 5 時 42 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 1
2017 年 4 月 7 日