

立法會：環境運輸及工務局局長就《2007年撥款條例草案》恢復二讀辯論發言  
(只有中文)

\*\*\*\*\*

以下是環境運輸及工務局局長廖秀冬博士今日(四月十八日)在立法會會議上就《2007年撥款條例草案》恢復二讀辯論的發言全文：

主席：

多謝各位議員對財政預算案內有關環境運輸及工務局的政策範圍提出很多寶貴意見。我在此想就議員提出的問題作出回應。

#### (I) 基本工程計劃

在基本工程方面，不少議員在辯論中表示支持加快基建工程，以及希望政府在推動各項工程時，可以改善建造業的就業情況。

主席，我們完全認同議員及市民大眾的訴求。

政府一直致力推展有確切需要的工務工程計劃，以滿足社會的需求，促進香港的經濟發展以及為本地建造業創造更多就業機會。財政司司長已在今年的預算案中再次承諾，在未來數年，政府會繼續為基建工程平均每年預留 290 億元。

我希望在這方面，作出以下補充。

#### 現時情況及如何加快工程

基本工程項目開支，無可避免隨每年實際工程的進度而會有變動。今年由於一些大型項目，例如迪士尼樂園第一期、后海灣幹線及深港西部通道，已經竣工，而灣仔發展計劃第二期、中環灣仔繞道、以及啓德發展計劃等若干大型項目，又尚未動工，正是所謂「青黃不接」的時期，因此今年度基本工程項目的總開支將較少。

至於為何有些新工程未能迅速「上馬」，我們作出了一些分析。相信議員都了解基本工程項目分為四個類別，即甲、乙、丙及丁級工程，反映每個項目不同的進度及撥款情況。

把工程由乙級提升到甲級前，工務部門須完成一些工程準備工作，包括設計、法定刊憲、公眾諮詢、環境影響評估、地盤勘測等。當工程可進行招標時，便提呈立法會工務小組委員會通過並由財務委員會批准把項目提升為甲級工程，並隨即施

工。過去幾年，某些乙級工程提升為甲級工程需時越來越長。根據我們的資料，以前策劃及興建機場核心工程只需約九年時間（1989 — 1998）。而規劃及建設多條鐵路包括將軍澳線、西鐵、東鐵尖沙咀支線、馬鐵等也只需約十一年（1994 — 2005），相對於幾個現時仍在策劃中的大型工程項目時間為短，例如於 1993 年開始策劃的啓德發展計劃，及於 1995 年開始策劃的中環灣仔繞道和灣仔發展計劃第二期。

推展大型工程日益困難的原因複雜，包括需要更深入徵詢地區人士及有關團體的意見，諮詢過程亦可能涉及修改工程內容，因而延長一些籌備和法定程序工作的時間。我們了解社會人士期望對公共工程有更多的參與和詳細討論，這絕對是一件好事，因為這樣才能令設施在建成後更切合社會的訴求。但我亦希望大家能夠體諒到與此同時，工程由規劃至完成的時間難免會拉長，令市民不能盡早享受到新設施帶來的好處。

如何能在廣泛吸納各方意見和迅速推行工程上作出最好的平衡，實在不是一個容易的課題，我們嘗試提出以下的建議，希望能「拋磚引玉」，和議員作出討論：

#### （一） 盡早向公眾作全面諮詢

在基本工程項目仍在早期籌劃時，有關政策局及部門會就工程項目的目標、範圍及影響等提供詳細資料，諮詢公眾，希望社會人士通過討論，對工程項目的需要及時間表等，早日達成共識。在過程中大家有意見不同，甚至有熱烈的討論也是健康的。重要的是，在達成共識後，大家便同心協力盡快推動工程的開展，如非絕對必要，便不應更改項目內容，因為有時一些修改，表面看來像很簡單，事實上可能牽一髮而動全身，涉及大量設計的修改，從而延誤整項工程的進度。

除卻現時正在或即將施工的甲級工程項目外，政府已為約 300 個乙級工程項目預留撥款，假若這些工程全部都能如期推行，在五年內涉及的開支共約 800 億。

而單是其中四個正在策劃中的大型工程項目，包括中環灣仔繞道（206 億元）、中九龍幹線（125 億元）、啓德發展計劃（98 億元），以及灣仔發展計劃第二期（46 億元），涉及的款項已達 475 億，而這些項目合共能帶來約 14000 新職位。我們熱切期望各有關方面，包括議員及市民大眾和政府能盡快達成共識，使工程得以展開。

#### （二） 精簡政府內部程序以加快工程之推展

我們已經全面檢討了籌劃及招標程序，引入多項精簡措施和加強部門間之協調及共識，加快合約的遴選和審批，以及在財委會審批撥款申請時，同步進行合約招標工作。

### (三) 提高每項小型工程不超過 1,500 萬之上限

在財務委員會特別會議上，個別議員曾提議政府應有兩手準備，可隨時提交後備的工程，以彌補個別大型工程延誤而引起的工程開支減少的狀況。我們了解議員的好意，但必須指出，籌備大型工程項目需要大量資源，例如進行可行性研究、詳細設計、法定刊憲、公眾諮詢、環境影響評估及收地等工作，涉及的資源極多，不是說可以「隨時做定」一些以填補不時之需，同時，如果這些「後備」工程最終沒有「上馬」，或到有機會「上馬」時情況又有了新的發展，便會浪費大量資源，亦會分薄有關部門推行大型工程的人手。希望議員能體諒在執行上的困難。

但議員的建議如套用在小型工程上則絕對可行。所謂小型工程是指不超過 1,500 萬元獨立的工程項目，即丁級工程。有關工程項目的例子有：

- 3101GX 用以支付小規模建築、裝修及改建工程。
- 4100DX 有關渠務的小規模工程。
- 7016CX 用以支付由各區區議會管轄範圍內所有地區設施的小規模建築工程。

為增加小型工程開支，我們建議提高每項丁級工程不超過 1,500 萬之上限至譬如 3,000 萬，以便有更多及開支比較大的丁級小型工程項目，可以更快及更有效率地推展。同一個工程項目，如以丁級工程類別推展，可在半年內開工。相對一個大約相若的項目，由策劃至晉身丙級工程、乙級工程、以至甲級工程通常需時兩年半，丁級工程的改革對工程推動實在有很大的改善。

這建議如可實行，將大大增加政府根據社會需求而規劃小型工程的靈活性，和加強我們之前提過推出「後備工程」的能力。

當然我們了解提高小型工程的支出，在增加整體工程開支的效用，實在難以與大型工程相比，但這個建議相信也能帶來一定的增幅。同時，由於小型工程一般會僱用較多勞工，在創造建造業就業機會方面，也有一定的益處。

再者，落實調高現時的開支上限，更可讓財務委員會和工務小組委員會能專注於重要和工程費用較高的項目。如議員認為這提議值得進一步探討的話，我們樂於在工務小組委員會提交更詳盡的資料及希望財務委員會批准。

展望將來，我們希望在立法會及社會各界的支持下，盡力推展有確切需要的工程計劃，以促進香港未來的發展，改善香港的環境，及為建造業創造更多就業機會。

## (II) 環保政策

我們注意到很多議員十分關心環境保護，在「污染者自付」的原則上有許多討論。

### 「污染者自付」原則

多年來，消耗型的經濟雖然加快了社會的商業發展，卻同時加劇固體廢物和其他廢水及廢氣產生的環境問題。聯合國於八十年代初成立專責委員會討論固體廢物這課題，並且在 1992 年在巴西舉行的環境與發展高峰會議上首次廣泛討論和通過「污染者自付」為解決問題的方法之一。簡單來說，市民在利用資源的過程中會造成一定的污染，但無須負責任，受害的只是我們的環境。透過「污染者自付」的原則，不單可將處理污染費用公平地分配，更能透過經濟誘因，糾正濫用和過度消耗的行爲。

香港在 1995 年引入的污水處理服務費，是首個實踐「污染者自付」原則的項目。而在 2005 年年底推出的「建築廢物處置收費計劃」，成績理想；在計劃推出的一年後，建築廢物整體數量減了四份之一，而被棄置在堆填區的建築廢物數量亦降低了四成。

同一時間，我們透過「都市固體廢物管理政策大綱(2005-2014)」公佈了一系列措施以應付日益迫切和嚴重的都市固體廢物問題。措施實施一年後，我們成功提早三年達到回收率 45% 的目標，可惜由於經濟活躍，工商業廢物總量繼續上升，以致整體都市固體廢物總量不減反增，情況令人失望。有見及此，政府必定要按「污染者自付」的原則落實「產品責任制」。我們會在短期內公佈「塑膠購物袋收費計劃」的詳細建議，目的是透過經濟誘因，鼓勵市民減少使用膠袋，繼而緩減對堆填區的壓力。我們期望在取得立法會和社會大眾的支持後，可以把收費計劃的具體內容連同「產品環保責任計劃」以草案形式提交立法會審議。

### 淨化海港計劃

剛才我們已提及在 1995 年開始就污水收取排污費，在未來 10 年，為改善香港水質及保障公共衛生，政府將投放約 200 億元在新的污水收集及處理的工程項目上。其中主要的項目是淨化海港第二期甲工程，估計工程費達 80 億，可製造 2400 個就業機會。按污染者自付的原則，新增的污水處理設施的日常營運開支需要由污水處理服務費收回。政府建議在 10 年內以溫和遞增幅度調整排污費，為這些重要設施提供持續、穩定及可預計的財政支持。第二期甲在 2014 年投入運作後，維港水質將得到進一步改善，我們預計海港主要區域的細菌含量可減少九成，讓我們可再次在維港舉行一年一度的渡海泳及其他水上活動。調整排污費的立法建議已提交立法會審議。

雖然有意見認為淨化海港應立即加入生物污水處理程序，所以要求政府要盡快落實第二期乙工程的時間表。政府完全認同生物污水處理的需要，但我們必須指出，要在土地有限的情況下應用生物污水技術處理每日數以百萬噸的污水並不簡單，我們須要克服各種銜接和技術上的困難。由於本港人口和污水流量的增長較早前的預期為低，因此對本港水質造成的壓力亦較低，故我們可以有更充足的時間作準備。我們會展開工程設計的預備工作，包括展開有關程序，確保有足夠土地可供建造和營運第二期乙，亦會留意最新的生物污水技術發展。因為科技是日新月異，香港通常都會參考外國有效的經驗，令我們在使用時確保成效。當我們在 2010／11 年內完成檢討時，會根據所得的數據，訂出工程展開的時間表、規模和日常營運開支等具體詳情。一向以來，立法會已多次表示支持「污染者自付」的原則。我衷心希望調整排污費的立法建議能順利通過。當調整建議獲得批准後，我們會盡快向立法會就淨化海港第二期甲工程申請撥款，以便工程能如期開展。

## 空氣質素

大家當然一直十分關心本港的空氣質素。政府有決心解決空氣污染問題，並以改善空氣質素為首要工作。

有議員提到最近一份科大的研究報告說本港有 53% 時間，空氣質素受本地源頭影響。該份研究報告亦指出，以污染物濃度及質量計算，珠江三角洲經濟區污染源約佔香港污染水平每年平均值的 60%，而這個百分比在冬季會上升至 70%。

科大研究的結果與環保署在二〇〇二年發表的《珠江三角洲空氣質素研究》的結果是完全吻合的；環保署監測數據顯示，冬季的空氣污染水平明顯較夏季為高。在一九九九年至二〇〇六年的七年內，路邊空氣污染指數超過一百的日數，在一月份總共有五十五天，而在六月份則只有九天。

因此，要有效地減少空氣污染指數高企的日子，除減少本地的排放，我們亦必須「雙管齊下」，與廣東當局緊密合作，減低區域性的污染物排放。事實上，在過去數年，政府在減低本地排放的工作已取得實質成果。與一九九七年比較，二〇〇五年本港產生的氮氧化物、可吸入懸浮子和揮發性有機化合物的總量分別減少 15%、36% 和 26%。

只有二氧化硫在過去數年有上升的情況，這是由於發電廠的排放上升。我們自二〇〇五年起已為發電廠設置排放上限，並會逐步收緊，以確保全面達致 2010 年的減排目標。

我們在四月一日推出了四項新措施：

(一) 要求本地引擎須長時間空轉的非跨境歐盟前期重型柴油車輛安裝排放消滅裝置；

- (二) 管制各種含揮發性有機化合物產品的種類；
- (三) 投放 32 億港元鼓勵車主將歐盟前期和歐盟 I 期的商用柴油車輛更換為歐盟四型車輛；以及
- (四) 藉提供稅務優惠，推廣環保私家車。

立法會剛才已就能源效益（產品標籤）條例草案進行首讀及開始二讀辯論，有關的強制性能源效益標籤計劃將令市民有更清楚的資訊去選購及使用具能源效益的家庭電器產品，從而減少用電，以致來自發電的排放。

我們計劃於今年第二季展開有關香港空氣質素指標的詳細研究，以及就應否立法規管駕駛者停車熄匙的公眾諮詢。我們有信心這些措施會進一步減低本港的污染物排放。

在減低來自區域性源頭的排放方面，粵港兩地政府會繼續通過執行《珠江三角洲地區空氣質素管理計劃》，務求於 2010 年雙方達致共同訂定的減排目標。珠江三角洲火力發電廠排污交易試驗計劃的實施方案亦已經於一月三十日公布。粵港環保部門現正積極向包括香港的珠三角區內的火力發電廠推介該計劃。

在未來數年，當粵港兩地按計劃如期採取各項減排措施後，我們有信心改善本地及區域空氣污染的情況。

### (III) 運輸方面

我亦想回應議員關於運輸政策的意見。

#### 鐵路發展

在鐵路發展方面，政府投放了大量資源擴展鐵路網絡。自 2002 年地鐵將軍澳支線通車後，九廣西鐵、東鐵尖沙咀支線、馬鞍山鐵路，以及地鐵迪士尼線亦相繼於 2003 至 2005 年間落成。而正在興建中的兩條新鐵路，包括上水至落馬洲支線和九龍南線，亦會分別在 2007 至 2009 年間完成。鐵路已成為本港客運系統的骨幹，提供了便捷的集體運輸系統，亦有助本港的環境改善。

#### 落馬洲支線

上水至落馬洲支線將提供一條新的鐵路旅客過境通道，落成後將大大紓緩羅湖口岸的擠迫情況。港方會繼續與深圳市政府保持密切聯繫，確保支線及兩地口岸可順利於 2007 年年中開通。落馬洲支線的建造費約為 100 億元。

## 九龍南線

耗資 80 多億元，連接西鐵南昌站至東鐵尖東站的九龍南線的建造工程已於 2005 年展開，計劃於 2009 年完成。落成後，東西兩鐵將相連起來，而新界西北的市民將可享用直接通往市區的鐵路服務。

在鐵路規劃方面，2000 年發表的《鐵路發展策略 2000》文件，為香港的鐵路網絡擴建勾劃出藍圖。該策略建議本港興建多條客運鐵路線，其中九龍南線工程現正進行，而其他鐵路項目，包括西港島線、廣深港高速鐵路（香港段）、北環線、沙田至中環線及南港島線，規劃工作正積極進行。

## 西港島線

去年八月底，地鐵公司向政府呈交西港島線修訂建議方案後，政府各部門已積極展開審議的工作，並就方案舉行跨部門會議，商討西港島線修訂建議內的各項細節及配套安排。有關審議工作已到了最後階段。我們期望在本年稍後時間刊憲，正式諮詢公眾對西港島線項目的意見。該鐵路項目的建造費用約 80 億元。

## 北環線

北環線將由現時西鐵錦上路站伸延至落馬洲站，為新界西部提供直接通往邊界的鐵路服務。此外，北環線將在洲頭附近設置轉車站，以便乘客轉乘落馬洲支線經上水前往東鐵沿途各站。當九龍南線與北環線相繼落成後，東鐵和西鐵便連成一個完整的環形鐵路網絡。

## 沙田至中環線(沙中線)及南港島線

沙中線方面，我們現正審議九廣鐵路公司的沙中線建議，以及兩間鐵路公司在兩鐵合併商討中建議的沙中線方案。至於南港島線，運輸署已聘請顧問公司評估有關鐵路對其他路面公共交通工具營運的影響。我們會因應研究結果，與相關的公共運輸服務營辦商、南區區議會，及地區人士保持聯絡，盡快訂定南港島線的未來路向。

以上各鐵路項目陸續落成，不但會創造更多就業機會，而且會進一步完善本港的鐵路網絡，為市民提供一個有效率、舒適、可靠及環保的集體運輸系統，同時可以加強香港與內地的連繫，鞏固香港的經濟地位和促進香港的發展，我們目前正就《兩鐵合併條例草案》與立法會商討，希望在今個立法年度內盡快完成，令到鐵路發展可更上一層樓。

多謝主席女士。

完

2007年4月18日(星期三)