

環境運輸及工務局局長就施政報告致謝議案致辭全文

以下是環境運輸及工務局局長廖秀冬博士今日(十月二十七日)出席立法會就《施政報告》致謝議案的致辭全文：

主席女士：

多謝主席。我很感謝昨日有超過二十二位議員發言，就《施政報告》中有關環保及交通運輸的工作發表寶貴意見，他們提出各界人士所關注的問題，我在此希望就一些基本的原則及我們的策略再作一些闡述。

很多人覺得政府缺乏全面的環保策略，但我並不贊同。其實我們一直堅守一個很完善的方向和長遠的規劃，環保策略可以歸納為四個元素。

第一、提出及採用前瞻性政策，制訂清楚目標，充份考慮平衡環境保護及社會經濟發展的需要，並利用科技的進步和經濟手段加速達標。這一項其實包括很多東西。自九〇年初開始，我們一直很積極討論經濟和環保發展，以及環保經濟社會發展的重要性，大家都親身領略到經濟和環保有時候會有矛盾。在很多國家都體驗過及嘗過惡果，所以有一個可以持續發展的意念，得到全世界的認同。上一次在約翰尼斯堡的會議中，很清楚界定了這些東西要順利地進行，企業、人民和政府三方面都必須要合作。

在環保方面，在過去這十多年來我看到許多研究人員都寫了很多論文，說明一個社會在達到甚麼人均生產值時，人民對環境保護的意識會加強，很清楚看到香港的目前情形，大家對這個問題的關注和要求，是大大提高。但其他地方，鄰近的城市也不盡相同，如美國的南加州和墨西哥，他們有很多不同的發展要求。而我們和廣東省亦有這個分別，所以亦需要有一個策略，亦希望通過合作、技術轉讓和經驗分享加快整個社會的進步和發展。同時，我們本地的人民做這些發展的工作，如何在合作上有一個清晰的目標，而這個目標是實際可行的，這個是我們很清楚的要求。

第二、我們爭取以「污染者自付」的原則，將環境保護的社會成本內化，並提供減低污染的誘因。內化是非常重要的，因為在外化的時候，大家只會「光說」，不會身體力行，正所謂「事不關己，己不勞心」。試驗了的原則若是可行性很高，而且效率亦高，我們會致力推行污染者自付的原則。香港在這方面可算是非常落後，國內很多城市已開始實行，我們反而在很多方面仍未能做到。

第三、當市場本身無法自己提供解決辦法時，政府便會介入。如有需要時，我們會制訂有關法例。很多位議員發言時都很了解這個問題，有很多議員推動早點立

法，亦有議員關心立法是否可行，社會是否可以接受，在執法的時候，是否可以解決種種困難。在這方面，我相信議員和政府都富有經驗。在香港這個多元化的社會，我們需要經過一個透徹的諮詢和公眾參與的過程，然後利用科技和管理手段令到它實際可行，而且行之有效。

第四、推動公眾教育與參與，提高市民的環保意識。我相信很多議員在發言時都很同意，我們除了金錢的誘因外，其實還需要有公民教育配合，要市民有共識，很多環保項目才可以推行。我們在這方面的藍天行動，其實是一個大的項目，我們要提高和推動市民的 environmental stewardship，即「對環境侍奉」（環境的責任感），為甚麼我們這樣關心環境，因為很多時候環境污染的產生，正是人類所造成的。政府只可以管制已發生的事，但如何去減低對環境的衝擊，需要每一個人人都去負責。

首先，我會談一談改善空氣質素的政策，我們已談過很多次，我亦不想重覆過往已多次提及的措施，在我們的網上亦已清楚羅列。最重要的是大家都關心的跨地區空氣質素管理計劃，我們現正與廣東省有一個珠三角地區空氣質素管理計劃，由〇三年開始實踐，我們的環保署和廣東省當局在每一個層次都有一個緊密合作，不是一年才開一次會，我們的同事頻密的和廣東省環保局通力合作。

最近我們亦留意到香港最近的煙霞很嚴重，我們研究過衛星圖片，發覺這道煙霞由北面的日本海峽伸展至南面的上海，一直至海南島，究竟是甚麼原因呢？我們向天文台方面查詢，他們正在研究和探測。最近這幾個星期的現象，證明這個區域更加超乎我們的想像，對整個亞洲、東南亞或北亞都有影響。所以每一個合作的計劃，都需要有忍耐力，不是說要拖慢整個工作。我們訂下的指標到二〇一〇年（削減污染物排放量），其實是很積極和進取，因為其他城市的計劃可能需要二十或三十年的時間。我們削減的程度很進取，我們會不斷檢討排放清單，我們看到廣東省經濟增長的同時，排污量亦難免增長，如何能有減排的措施，我們會不斷用新科技，例如發電廠轉用天然氣，加上脫硫措施；收緊汽車的排放標準，這些都是正面的措施。

在電廠減排方面，其實我們兩地都積極去做，用天然氣發電是一個很有效的方法，但在過渡期間我們亦仍然會有燒煤和燒油的電廠，我們如何減排呢？我剛才已說過車輛減排要緊貼排放的標準，在這方面，特首在他的《施政報告》提出了兩項新的措施，資助歐盟前期和一期商業柴油車輛，為約 74,000 輛車提供三十二億元的資助。我們知道雖然這些車輛已裝置了催化器的減排措施，但它們的排放量，相對於歐盟 IV 期型號仍是很高。對這些商業柴油車輛，我們需要有一些誘因，加快他們的更換。

我們亦用首次商業登記稅的寬減去鼓勵市民，購買符合環保規格的車輛，這是我們除了電廠以外第二大的排污組別。我們在減排的過程中，會有優先次序，最大的排污者是電廠，我們有一連串的措施，包括去年特首在《施政報告》中提出，要求在新的營運協議加入條文，這些正在進行中。

至於在車輛方面，這一類的重型車和柴油車都佔（懸浮粒子和氮氧化物排放量）大比數，分別佔 18%和 10%。在公共交通方面，很多人說為甚麼不在巴士實行呢？巴士亦是柴油車。歐盟前期和一期的車輛數量約佔三分之一，他們亦已裝上催化器，巴士排放的懸浮粒子大概少於 2%。而亦有議員提出，在專營權的條文上加上這類條款，可能會影響票價，其實這個專營權和可加可減的方案在去年已經完成，其實不是新的，現在已經實行。

然後我們有再生能源全面發展，綠化的方面亦有一個總綱圖，加強市區綠化，我們已在市郊進行綠化，現在在公路兩旁或無論在甚麼環境下，我們一有機會都會盡量做。我們希望市民了解，我們在過往做了很多有系統的綠化工作，希望將來立法會議員支持我們的綠化計劃，很快便會向立法會申撥款項作市區的綠化計劃，現在亦正在尖沙咀和中環開始實踐。有很多人都說不相信香港有這麼多綠化地方，議員要查詢的話，我很容易便可提供數據。過去三年，的確確已種了七百三十萬棵樹，而其他品種包括有在斜坡上可見的攀藤和草本植物等種類接近四千萬棵。希望大家會看到香港的綠化地方及支持這個計劃，因為這實在可以改變這個人口密集的地方。

在空氣污染改善方面，由一九九七年至二〇〇四年，立法會很支持空氣污染減排的做法，所以在的士轉為石油氣操作時，而部分小巴亦轉為石油氣操作時，我們亦把電廠減排目標設上限。在一九九七年至二〇〇四年期間，我們一直看見有進步的地方，二〇〇二年及二〇〇三年則特別多。我很高興的看到設了排放上限後，二〇〇四年至二〇〇五年由有八十七日的空氣污染超標日子，減至四十九日。當然大家未必會同意這個標準，指我們的標準太寬鬆，不超標並不等於理想，當然這是有爭議的地方，但我們希望以「一個橙和橙」的比較，才可以看到是否有進步。

在空氣質素指標方面，世界衛生組織公布了一個指引，這個指引很嚴格，他們從公眾健康作為出發點，在這樣的程度下，我們的健康才不受影響，而不是說受到超標空氣質素的突然影響，是長期最好的健康，當然這個是好的。人生活在社會，當然希望有最好的健康，這個指標是根據高度發展社會釐定，我們初步作一些研究，假設他們用日內瓦作為指標，他們仍未達標。他們亦要花一些時間，但比我們容易，因為我們要詳細考慮空氣指引，如何在香港作為空氣質素指標，包括中期和長期的指標，因為該組織知道有很多地方未必能夠即時做得到。如果硬要訂

下一個嚴緊的指標而永遠不能達到，是毫無意義的，這亦不是我們政府做事的方法。所以我們要研究如何做一個長遠的空氣質素管理策略，令我們可以逐步邁向指引，令香港長遠的空氣質素達到對健康最好的程度。

在檢討的過程中，我們要考慮很多污染源及如何控制，很多時候並不單是金錢的問題。正如很多議員也明白，需要公眾的參與，需要大家一齊努力去減排。我們制定的空氣質素管理計劃的過程，需時十八個月，我們需要做很多空氣的模擬，看看將來達標後是否真的能改善空氣質素。

至於停車熄匙，我很高興聽到議員大致上都很支持，特別是劉健儀議員說貨車業界方面是支持的。他們可能會覺得在夏天時會很炎熱，不過我們會繼續諮詢載客的運輸業界，今天大家在報章上也看到反響的聲音，所以我們必須要經過一個程序，讓他們有機會把問題表達出來，相信社會有一個共識去做會更加有效。

另外，今年我們亦有許多法例要提交立法會立法，例如就建築塗料，印墨和指定消費品的揮發性有機化合物含量設定上限，並於明年年底前起分階段執行。

我們在改善空氣方面，通過藍天行動，已經得到幾百間學校、團體和商會支持。最重要的一個範疇是節約能源。我很高興立法會亦響應，甚至很積極地進行，那天我來開會，被人幾次提醒要熄燈，聽說不熄燈會被罰。我很感謝立法會議員這麼支持，整個社會在這方面的警覺性亦提高了很多。由小朋友做起，我認為會更加直接和（易於）接納。成年人往往改變自己的生活習慣，我們要一步一步去做，要有一個長遠而持續的做法去實質改善空氣質素。我們回家可以看看，家中的電器相比十年前多了很多倍，我最近也做了一個清單。我們亦可試從節能和待機着手，其實也並不太麻煩。

另外說到水方面。香港的污水處理，因為多年來的各樣爭拗，是非常落後。我們作為一個國際級的城市，有這麼多遊客每年到訪，我們自己的市民也覺得身為一個公民社會群眾的一份子，為甚麼我們的污水處理仍是這麼落後呢？我在九〇年代有參與討論策略性污水排放計劃，現在稱為淨化海港計劃。在這十多年來，我也在世界各地做過很多污水處理的項目，亦知道每個地方有它的特點。污水處理的方法，有無數的演繹，例如生化、生物處理、化學處理等，對一個普通人來說，每一個方法都看看他接受那一個說法。其實所有技術有利必有弊，若你要知道它的弊處，永遠都會有。它的好處，又未必很明顯的說出來，不過事實上是淨化海港計劃第一期中建成的昂船洲污水處理廠，每一日處理九龍沿岸污水一百四十萬噸，我們用化學的處理方法。第一，我們已經證明了這個化學的處理方法效率很高，它可以把污水潔淨到可以排放的標準很高，價錢相對很低，過程中亦可清除部分細菌，雖然它不能完全殺菌，但也可以達到清除 50%的菌類。對香港的環境

來說，剩下的 50% 微菌需要再消毒。

有三位議員覺得氯氣是不好，是壞的東西，會污染環境的。其實這正是我剛才所說的，有利必有弊，它有很簡單的殺菌作用，很多醫院和各個地方（都有使用），就算是我們的飲用水都是用氯氣來消毒。在污水處理方面，用氯氣當然有它的掣肘，但亦有它的解決方案，氯氣在氧化的過程中，停留在污水缸啓發它的氧化作用，氧化後的氯氣已經被化解，變成 Chloride，即鹽的一個成份。若你說它的停留時間不夠，流出了海洋生態區，影響我們的河流，當然是不好，處理氯氣亦要很小心，因為氯氣本身是有毒。但你說是否不可以作為一個現代處理污水的消毒的方法，我想若你看過文獻，答案絕對不是。

現在常常說要用紫外光，紫外光有利也有弊，簡單地說紫外光可以殺菌，但它亦可以影響生物的遺傳因子，由於它有這一個作用，所以有人說暴曬會致癌。用紫外光會浪費很多電力，效率也很低，耗電量很高，但在有些情形下仍必須要這樣做，因為你沒辦法儲藏氯氣，氯氣的停留時間不夠亦不能用；可以用的時候，尤其是在海洋，氯的成份已這麼高，有很多專家都推薦海洋用氯氣，河流方面則要更加小心。我希望議員在質詢政府時，要政府多思考，我們很贊成，但我們不能只一面倒聆聽某些專家的一面之詞，就堅持某一類東西好，某一類東西不好，其實是一個平衡，沒有一樣東西是百分之百完全無害。梁(君彥)議員提到的生物處理方法，生物處理亦有很大問題，因為需要很大地方，生物的意思是透過添加微菌吞食有機物體，最後亦要消滅水中有害細菌，一樣要進行消化處理，所以不存在說，生物處理是簡單，化學處理是退步。化學處理方法在水質管理的科學文獻中被大力讚揚，幾個權威大師都覺得對城市污水及海洋是很有幫助。

最後，在固體廢物方面，我們一定會盡快推出生產者責任計劃，我們原本有一個《都市固體廢物管理政策大綱》，是一個十年的大綱，是長遠的政策計劃。但就生產者責任計劃來說，在澳洲和其他先進城市，單是推行一個綱領法例，當有的時候，可以在諮詢業界後把產品逐個納入，事實證明在其他國家，有了這個意念，大家都急忙自動去做。其實充電電池已有一個自願計劃，所以我希望議員支持法例，因為有了法例，商界便會自律。多謝各位。

完

2006年10月27日（星期五）