

索引

審核二零二零至二一年度開支預算
管制人員對財務委員會委員初步書面問題的答覆

局長：環境局局長

第 7 節會議

綜合檔案名稱：ENB-2S-c1.docx

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
S-ENB001	S023	朱凱迪	22	(2) 自然護理及郊野公園
S-ENB002	S024	朱凱迪	22	(2) 自然護理及郊野公園
S-ENB003	S026	朱凱迪	22	(2) 自然護理及郊野公園
S-ENB004	S025	朱凱迪	44	(1) 廢物
S-ENB005	SV005	謝偉銓	44	(4) 水
S-ENB006	S008	胡志偉	44	(2) 空氣

管制人員的答覆

(問題編號：S023)

總目： (22) 漁農自然護理署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 自然護理及郊野公園
管制人員： 漁農自然護理署署長 (梁肇輝博士)
局長： 環境局局長

問題：

答覆(C)指2019-2020被捕獲野豬數字為261隻、接受避孕疫苗數目為54隻、接受絕育手術為38隻、搬遷到偏遠郊野的有202隻。請當局進一步回覆：

- (a) 261隻被捕獲野豬中，有多少隻最終遭人道毀滅？
- (b) 202隻被搬遷到偏遠郊野的野豬中，是否包括所有接受避孕疫苗及絕育手術的野豬？
- (c) 是否有接受避孕疫苗及絕育手術的野豬被放回捕獲地點附近(即不是偏遠郊野)，若有，數目為何？

提問人：朱凱迪議員

答覆：

- (a) 漁農自然護理署於2019年4月至2020年2月期間在處理滋擾或進行拯救行動中共捕獲261頭野豬，當中11頭經獸醫檢查後確認其傷勢嚴重而且難以復原，需作人道處理。
- (b)及(c) 在202頭被搬遷到偏遠郊區的野豬中，有77頭接受了避孕疫苗或絕育手術。另外，有15頭野豬接受了避孕疫苗或絕育手術後被放回原來捕獲的地點。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S024)

總目： (22) 漁農自然護理署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 自然護理及郊野公園
管制人員： 漁農自然護理署署長 (梁肇輝博士)
局長： 環境局局長

問題：

- (a) 漁護署對上一次在南丫島深灣一帶發現綠海龜蹤跡是何年何月？
- (b) 漁護署有否評估，當綠海龜已有多多年沒有回到南丫島深灣產卵，有多大機會不再回來？

提問人：朱凱迪議員

答覆：

- (a) 漁農自然護理署最近一次在南丫島水域發現有綠海龜出沒為2019年6月。
- (b) 根據文獻，綠海龜需要20至30年，甚至更長時間達至成年。自政府於1999年將深灣沙灘列為限制地區後，在深灣出生的海龜可能仍未成年，牠們要待成年後才有機會回到南丫島深灣產卵，而綠海龜亦可能每隔數年才回到其產卵地一次。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S026)

總目： (22) 漁農自然護理署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 自然護理及郊野公園
管制人員： 漁農自然護理署署長 (梁肇輝博士)
局長： 環境局局長

問題：

根據當局回覆，由2015年至2019年「未經准許將單車帶進郊野公園或特別地區」的檢控個案由340宗降至212宗。請當局進一步回覆：

- (a) 根據當局的觀察和分析，檢控個案下跌是否跟近年漁護署增加郊野公園內單車徑有關？
- (b) 漁護署有沒有計劃進一步開放郊野公園內的行車道予單車使用，以方便市民？若有，請詳列計劃地點及時間表。

提問人：朱凱迪議員

答覆：

- (a) 漁農自然護理署（漁護署）近年增設郊野公園內的指定越野單車徑，除積極推廣有關設施外，亦加強宣傳教育，讓市民知悉在指定越野單車徑以外的郊野公園範圍進行單車活動屬違法行為，違例者可被檢控。過去5年，漁護署因未經准許將單車帶進郊野公園或特別地區的檢控個案有所減少。由於檢控個案宗數可受多項因素影響，難以確定檢控個案減少的具體原因。
- (b) 郊野公園內的道路旨在便利政府部門和公用機構進行設施維修及緊急救援，在設計上未必適合車輛、單車和遠足人士共用。漁護署在考慮是否開放郊野公園範圍內的道路予單車使用時，必須小心平衡各方使用者的需要、潛在衝突和安全問題。漁護署會不時檢視開放合適的郊野公園道路予單車使用的可行性。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S025)

總目： (44) 環境保護署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 廢物

管制人員： 環境局常任秘書長/環境保護署署長 (鄭美施)

局長： 環境局局長

問題：

政府的回覆指，「環境保護署（環保署）根據漁農自然護理署提供各禽畜農場的禽畜飼養量，從而計算農場所產生的禽畜廢物總量，再按環保署承辦商定期到農場收集作處置的禽畜廢物量及評估各農場處置廢物設施的運作表現」。請當局進一步回覆：

1) 在全年58500公噸「以符合環境標準方法處置」的禽畜廢物中，有多少公噸是由「承辦商定期到農場收集作處置」，有多少公噸是由「各農場處置廢物設施」處置？

2) 請列出環保署承辦商在2019年出動到農場收集禽畜廢料的次數，以及每次的收集量。

提問人：朱凱迪議員（立法會內部參考編號：25）

答覆：

1) 在2019年，「以符合環境標準方法處置」的58 500公噸禽畜廢物中，由環境保護署（環保署）承辦商定期到農場收集作處置的禽畜廢物約為25 000公噸，而各農場處置廢物設施處置的禽畜廢物約為33 500公噸。

2) 在2019年，環保署承辦商的收集車到農場收集禽畜廢物共約4 900次，每次收集量約為5公噸。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：SV005)

總目： (44) 環境保護署

分目： (000) 運作開支

綱領： (4) 水

管制人員： 環境局常任秘書長/環境保護署署長 (鄭美施)

局長： 環境局局長

問題：

為監測維多利亞港水質，及監控近岸污染，當局稱已於數個地點建立監察站。就此，請當局提供該等監察站的資料，包括但不限於監察站的位置、所收集的數據及用於與該等數據比較的指標。

提問人：謝偉銓議員 (立法會內部參考編號：-)

答覆：

環境保護署(環保署)在維多利亞港近岸七個海上避風地點，包括新油麻地避風塘、銅鑼灣避風塘、土瓜灣避風塘、觀塘避風塘、藍巴勒海峽避風塘、三家村避風塘和政府船塢等設有監測站，定期進行水質監測。在2019年，該些監測點所錄得主要水質參數的水深平均值範圍分別為：溶解氧(每升3.7至4.6毫克)，總無機氮(每升0.18至0.57毫克)及非離子化氮(每升0.003至0.008毫克)；而就適用於維多利亞港水質管制區的相應水質指標參考值分別為每升4.0、0.4及0.021毫克。必須指出的是，海上避風地點設有防波堤，屬半封閉式水體，與外圍水域之間的水循環受到一定限制，水質經常受到陸上都市地面雨水徑流排放的影響而出現波動，情況與開放水域不盡相同，因此其水質不宜與整體維港的水質指標作直接比較。

此外，環保署也在荃灣沿海岸一帶設立監測站，監察箱型雨水渠出口附近的近岸水質狀況。在2019年，該些監測站的溶解氧、總無機氮及非離子化氮的水深平均值分別介乎每升5.3至5.4毫克，0.45至0.50毫克及0.004至0.006毫克^{註[1]}。

至於海上避風地點或封閉式水體以外的近岸水域，負責進行「進一步提升維港沿岸水質」研究的顧問團隊在2016至2017年期間曾在尖沙咀、紅磡、油塘及灣仔沿岸進行短期性的非恆常水質勘測工作，結果顯示這些近岸水域的溶解氧及總無機氮的水深平均值範圍分別介乎每升6.2至6.5毫克及0.24至0.36毫克^{註[1]}。

註[1] 在沿岸水域進行水質勘測旨在分析陸源污染物對近岸水質的局部影響，作為制定水質改善措施及評估其成效的參考，數據並不能與整個水質管制區的水質指標作直接比較。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S008)

總目： (44) 環境保護署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 空氣

管制人員： 環境局常任秘書長/環境保護署署長 (鄭美施)

局長： 環境局局長

問題：

就電動渡輪先導試驗計劃及電動公共小巴試驗計劃，政府回覆表示，前者旨在「測試電動渡輪在香港應用的技術可行性」，後者則「測試在本地環境下的運作及比較不同產品在本地環境下的運作及表現」：

1. 鑑於現時電動渡輪的技術已十分成熟，供應商可按政府要求提供產品及服務，政府為何必須進行試驗計劃？現時試驗計劃旨在測試的技術可行性詳情為何，期望得出甚麼結果？
2. 針對電動公共小巴及相關充電設施，相關技術同樣成熟，政府又期望試驗計劃可得出甚麼結果？
3. 鑑於現時電動渡輪及小巴技術已發展成熟，營運及商業模式對於電動渡輪及小巴的發展其實更加重要。政府又會如何協助相關營運商早日自行探索相關商業模式？
4. 針對推動電動渡輪，政府於2018年成立的跨部門工作小組成員為何？請按部門、其職位及工作交代詳情？
5. 政府回覆指已經/將會聘請顧問推動兩個試驗計劃，各個顧問合約的開支為何？顧問研究內容為何？又與政府已成立的跨部門工作小組工作有何分別？
6. 鑑於政府回覆表示，電動公共小型巴士試驗計劃研究及製造電動公共小巴及相關充電設施需時，試驗計劃於2023年中才會開始。政府有否檢討現程序，有否任何空間拆牆鬆綁，讓業界主導試驗計劃，加快推展電動小巴的進度？

提問人：胡志偉議員（立法會內部參考編號：8）

答覆：

電動渡輪先導試驗計劃

現時電動渡輪的應用尚未普及。大部分載客電動渡輪主要在北歐地區，如挪威、瑞典等地營運。因此，我們需要透過試驗計劃以評估電動渡輪在香港應用的技術可行性，及探討長遠可否以新能源渡輪取替傳統渡輪。

政府建議在港內航線推出電動渡輪先導試驗計劃。目前，維多利亞港內共有7條客運渡輪航線，分別由4家專營或持牌的渡輪營辦商營運。我們初步建議資助每家參與計劃的渡輪營辦商，在他們轄下的1條特定渡輪航線，各建造1艘新電動渡輪及相關充電設施，讓他們有機會試驗營運電動渡輪，亦讓政府了解電動渡輪在不同的營運環境下的運作表現。

政府已於2018年成立一個跨部門工作小組，成員包括環境保護署、運輸及房屋局、運輸署、建築署、土木工程拓展署、機電工程署、海事處及旅遊事務署的代表，以制定先導試驗計劃詳情及監督計劃的推行。鑑於現時電動客運渡輪在全球的應用不多，我們會聘請獨立顧問就電動渡輪的設計提供意見，並協助渡輪營辦商準備建造新電動渡輪和相關充電設施的公開招標工作。聘請獨立顧問的招標工作仍在籌備當中，顧問費用視乎招標結果。

視乎電動渡輪和相關充電設施的建造時間，我們預計可在2022-23年度開始進行試驗，為期約24個月。在試驗期間，渡輪營辦商會收集數據以評估電動渡輪在運作及環保成效方面的表現。

電動公共小型巴士（小巴）及相關充電設施

政府於2011年3月設立3億元「綠色運輸試驗基金」，以鼓勵運輸業界試驗綠色創新運輸技術。截至2020年2月底，基金試驗了3輛電動小巴，並已完成中期或最終報告。根據試驗結果，目前本地市場的電動小巴經4小時充滿電後的續航力低於公共小巴一般所需的每日行車里數，未能配合本地公共小巴業界在續航力及充電時間方面的要求。

為了推動電動公共小巴的發展及鼓勵生產商生產適合本地環境使用的電動公共小巴，政府建議撥款8,000萬元推行電動公共小巴試驗計劃，資助約40輛電動公共小巴於不同路線進行約12個月的試驗，當中希望會試用不同供應商的電動公共小巴及充電設施，以測試在本地環境下的運作及比較不同產品的表現。

初步而言，計劃會以綠色專線公共小巴為主要參與者，因為它們的路線較短，對續航力及充電功率的要求相對較低，適合作為試驗之用。加上它們行走固定路線，只需在固定的小巴總站、公共交通交匯處或其他預定位置安裝充電設施，便可支持其日常運作。

政府已於2019年3月委託顧問研究推動試驗計劃，包括制定適合香港環境使用的電動公共小巴及其充電設施的基本技術要求和規格，及研究適合參加試驗計劃的公共小巴路線和諮詢公共小巴業界對參與試驗計劃及使用電動公共小巴的意欲。顧問研究預計於2020年上半年完成。我們會參考研究報告的建議及業界的意見，決定試驗的路線。

政府已於2019年5月成立電動公共小巴試驗計劃工作小組，專責推動及監察試驗計劃的工作及就制定試驗計劃的詳情和顧問研究結果提供意見。工作小組成員包括多個相關政府部門代表、專家和學者。政府亦將會另外聘請顧問跟進試驗的進展，並向小巴營運商及充電服務供應商收集數據以評估電動小巴在運作及環保成效方面的表現，並提交報告。

由於製造商研發及製造電動公共小巴及相關的充電設施需時，我們預計試驗計劃可於2023年年中開始。另外，我們得悉一個本地小巴製造商正研發可快速充電的電動公共小巴，如該製造商可推出符合政府建議的有關技術要求的產品，我們預期試驗可更早開始。

政府會繼續積極地和業界及各持份者保持溝通，以確保試驗計劃能順利推行。

- 完 -