

謝展寰：盼透過區域合作 獲更多零碳能源供應

氫能汽車最快今年底在港試行



專訪

現屆政府上任後致力解決香港的老大難問題，環境及生態局局長謝展寰接受《大公報》專訪時表示，政府會繼續致力打擊衛生黑點，並會針對垃圾屋、滴水、噪音滋擾、鼠患等問題下功夫，務求切實排解民生憂難。

發展新能源運輸是全球大勢所趨，謝展寰透露，為加快充電服務市場化步伐，政府公共停車場年內開始收充電費；政府亦會積極探討引入氫能源汽車，最快今年底會有氫能汽車在港試行；他又透露，香港希望透過區域合作獲得更多的零碳能源供應，會適時公布詳情。

大公報記者 曾敏捷、易曉彤



▲謝展寰表示，政府會繼續致力打擊衛生黑點，務求切實排解民生憂難。
大公報記者林少權攝

▶政府公共停車場今年內會開始收充電費，政府亦會積極探討引入氫能源汽車。



謝展寰表示，現屆政府剛上任就展開打擊衛生黑點計劃，處理環境衛生及阻街等問題，「很多朋友都話是否做一輪『大龍鳳』就完？唔係！我們希望改變整個工作文化，政府對市容的要求，今次是長久嘅！」

謝展寰說，打擊衛生黑點工作漸見成效，政府亦將繼續透過修例，以增加阻礙力及方便執法。此外，政府就針對其他老大難問題落功夫，包括跟進垃圾屋及滴水問題；政府亦計劃修改《噪音管制條例》，規管家居裝修噪音及揚聲器叫賣的噪音，改善噪音擾民情況。

發展新能源運輸是全球大勢所趨，政府正擬定推動電動公共交通工具及商用車的路線圖，並制訂陸上運輸使用氫能的長遠策略，目標是2027年年底投入約700輛電動巴士和約3000輛電動的士。

油站日後設高速充電器

謝展寰表示，為配合電動車發展，未來三年會在7000個政府建築物停車位加設充電設施，但為推動充電樁市場化，今年開始政府會逐步將以往提供的免費充電器轉為收費，「以往來講，油電車的使用，毋須政府建油站，私人公司會開設。現在已經有很多集團和公司、私人商場會設立充電器，還有一定比例是高速充電器。當形成市場化後，充電器的數量將會快速增加。」他又透露，政府日後招標將要求油站加建高速充電器，把油站轉為油站電站兩用，或者是完全轉為電車充電站。

批出氫燃料洗街車型號

謝展寰又提到，氫能將是本港一個十分重視的發展，雖然本港要大規模製氫有困難，但本地有完整的煤氣管道網絡，可供內部輸送氫氣。除了巴士公司熱衷推動氫能巴士，政府亦正探討在重型車輛送使用氫能，例如貨櫃車、重型洗街車、垃圾車等，氫能源跨部門工作小組現已批准巴士公司試驗氫燃料電池雙層巴士、在港設置加氫站，並批出了使用氫燃料的洗街車型號，預期今年年底至明年初，會有氫能汽車在港試行，政府亦會探討各種氫氣生產、運輸、儲存及加氣方案。

謝展寰表示，香港要在2035年前碳排放總量較2005年減半的目標極具挑戰，希望透過區域合作可以獲得更多的零碳能源供應，合作模式可以是向內地購買能源，或投資建造一些新的零碳發電設施供應香港，「模式可以有不同，但合作是必然的，我有到大灣區與不同的供電公司和國家能源局商討，已有進展，會在適當時候公布詳情」。

回顧過去一年的工作，謝展寰形容，改組後的環境及生態局工作擔子更重，亦有很多新挑戰，「很多工作與市民的關係更密切，雖然要花很多時間和心神，但我覺得很值得，滿足感更大」。

垃圾徵費必定推行 延明年4月實施

避免混亂

政府原擬今年底推行垃圾徵費，環境及生態局局長謝展寰接受訪問時透露，考慮到年底垃圾處理量大但前線人手不足，為避免運作初期引起混亂，政府計劃將垃圾徵費推行時間延至明年4月實施。謝展寰強調，垃圾徵費對於減廢和推動回收是很重要的策略，政府必定會推行。

規定食肆「走塑」萬事俱備

謝展寰解釋，製造指定垃圾袋的合約已完成招標，相關準備工作已經做好，但最近聽到清潔業界反映，聖誕假至農曆新年期間，垃圾多、工作量大，而且不少工友會請假回鄉，年底非開始實施垃圾徵費的好時機，若勉強推行，必定事倍功半，希望政府能延期，「我講了很多次會在年底推行（垃圾徵費），到時（在立法會）亦是我講要推

遲三個月，我都覺得尷尬，但如果業界認為咁樣效果會比較好，始終都要以最好的效果作考慮，所以我會到立法會作詳細解釋。」

至於食肆餐具「走塑」，謝展寰表示，禁即棄塑膠餐具已萬事俱備，只待立法會通過立法修訂後即可實施，最快今年年底實行，他強調執行方面不會有實質困難，「首階段要求淘汰的塑膠產品，市面上已有足夠成熟的替代品，所以我們與商會討論時，他們都覺得沒有實際的困難。」法例通過後，政府會為不同業界及市民提供相關資訊和指引，加強宣傳及教育工作。

被問最近接連有廢塑膠處理工場暫停收膠，包括知名的工場，政府會如何扶持回收業界，謝展寰表示，據當局了解，涉事工場非因經濟問題而暫停營運，而是股東在股權分配上無法達成共識。由於涉事工場租用政

府的環保園，故政府已透過租約跟進事件，要求租戶盡快恢復生產；此外，政府亦會繼續透過收膠合約，要求下游回收商做好塑膠回收的工作。

資料顯示，「綠在區區」指定回收商「碧瑤」位於屯門環保園的廢塑膠處理設施「塑新生」，4月初通知環境保護署，逐步暫停接收處理廢塑膠。



▲垃圾徵費推行時間將延至明年4月實施。

修訂環評條例 確保科學客觀

減少爭議

特區政府透過「環境及自然保育基金」資助本港絕大部分環保項目，但曾有獲資助團體被揭發疑曾涉宣傳違法活動，作為基金受託人的環境及生態局局長謝展寰表示，為維護和諧穩

定及確保公帑用得其所，現屆政府對基金作了重要改革，要求申請資助的團體需聲明和簽署其會遵守香港法律及國安法，並要提交清晰的關鍵績效指標，確保其工作確實對環境保護有益處。

收回高球場建屋 勢在必行

近年不少環保議題備受爭議，謝展寰表示，環境問題，很多人關心，但亦很主觀，故容易被炒作，甚至成為反對政府的藉口，對於香港而言，比較好的做法是制定一個清晰、科學和客觀的環評程序，「以往也曾有項目須到法庭做司法覆核，但政府都『守得住』，雖然社會上有不同的聲音，我相信只要環評本身是科學客觀、依法辦事，便可避免他人以環保問題作為政治炒作，減少爭議」。

謝展寰說，政府透過修訂《環境影響評估條例》，優化及標準化環境評估程序，並設立中央數據庫，可望把環評程序所需的時間由原來的36至48個月縮短一半至18至24個月，此舉不但有助提升效率，亦能減少爭議。

至於近期備受關注的粉嶺高爾夫球場收地建屋計劃，謝展寰表示，環評只是高球場其中一個爭議，「反對政府的人，環境只是其中一種講法，他們有很多其他的理據。但在這個問題上，政府收回高球場的立場堅定，勢在必行。如果他們有舉辦活動需要，政府樂意配合。」

日本無視外界反對聲音，準備將福島核污水排入大海，但本港多個環保團體對事件嘵聲，謝展寰表示，希望環保團體可以「是其是，非其非」，積極發聲反對。



▲政府收回高球場建屋的立場堅定，勢在必行。

民建聯倡落馬洲通關延至午夜

【大公報訊】民建聯就延長口岸開放時間、優化通關模式、增設新口岸、完善交通配套，以及加快口岸用地規劃等五方面提出建議，當中包括建議延長落馬洲支線管制站開放時間，由晚上10時半延遲至午夜12時，以及積極推進「合作查驗、一次放行」模式。全國人大常委李慧琼表示，初步已經與保安局溝通，局方反應正面，未來亦會在人大平台反映，並會聯絡中聯辦反映相關問題。

籲「合作查驗、一次放行」

民建聯昨日召開記者會，提出19項建議，指可有效促進人員、貨物、車輛便捷高效流動，為企業發展帶來更多機遇，增加兩地人流來往，以鞏固和提升香港成為國家與世界的超級聯繫人角色。

開放時間方面，建議延長落馬洲支線管制站（福田口岸）服務時間至午夜12時，與羅湖管制站通關時間看齊，同時兩個口岸在周末及

假日延長服務時間至凌晨2時；並建議深圳灣、香園圍/蓮塘口岸24小時通關。通關模式方面，建議於重建、升級改造或新口岸落實「合作查驗、一次放行」或「一次過檢、無感通關」嶄新通關模式。除了現有口岸，期望政府盡快公布福鄰小口岸的通關時間表和模式，同時促請政府加快口岸用地規劃，例如推進沙頭角旅遊合作區，提升區內的基礎設施，便利居民及旅客往來，以及盡快落實伸延多一個「港車北上」的陸路口岸。

有議員認為，往來羅湖及落馬洲的東鐵綫價格昂貴，認為有必要盡快下調，以上水出發為例由現時25.7元降至20元，以及下調港珠澳大橋收費由現時150元人民幣減至100元人民幣或以下。港鐵回覆《大公報》查詢時表示，港鐵會以車程距離為定價基本準則，同時會考慮市場競爭力、車程及票價整體結構等。港鐵會密切留意東鐵綫的運作，根據實際情況調整班次。



▲城巴引入雙層氫能巴士，專門為香港設計和建造。

城巴與煤氣合作 明年推氫能巴士

【大公報訊】發展氫能車是大勢所趨，在政府推動下，城巴母公司匯達交通與中華煤氣日前簽署合作備忘錄，後者將負責為城巴位於港島的車廠，設計及擴建現有管網，提供燃料電池級別的氫氣、安裝氫氣提取設施。預計設施每日可抽取的氫氣量，足夠10至12輛氫能巴士一天的運作所需，竣工需時一年。

城巴負責購買和維護氫能巴士，擬明年可在指定路線上營運，料初期引入不

少於五輛。城巴首個位於西九龍車廠的加氫站，將於8月在完成安裝，預計今年10月完成安全檢測及人員培訓後，可以正式投入服務，以配合配備IV型車載儲氫瓶的首輛氫能巴士使用。

城巴表示，日前已與中華煤氣簽署合作備忘錄，共同探討採用氫能為巴士的替代能源。城巴將與煤氣公司在城巴港島的車廠合作，前者負責購買和維護氫能巴士，並在指定路線營運。



透視鏡

蔡樹文

齊，並建議兩個口岸在周末及假日延長服務時間至凌晨兩點。深圳灣口岸盡快全面實施24小時通關，蓮塘/香園圍口岸逐步實施24小時通關。

陸路口岸是香港聯通大灣區重要通

延長口岸開放時間 要看數據

道，陸路口岸為過境旅客提供便捷的服務。從「用家」角度看，愈多口岸提供通宵過境服務愈好。但從經濟角度看，口岸運作涉及港深兩地口岸人員編制，以及交通配套設施，且涉及運作成本，必須根據旅客過境需求作配置，在實施更多口岸24小時通關問題上，必須以需求為主導，做好深入的調研及統計，若某口岸24小時通關需求達到目標人數，

才可逐步試行24小時通關。

關於周末及假日延長羅湖及落馬洲支線服務時間至凌晨兩點，現時所有港鐵服務時間，基本上以凌晨12點及1點作尾班車，有關建議牽一髮而動全身，需要審慎研究。較實際的做法，是在涉及假期日子試行開放多一個口岸延遲收關，紓緩樽頸，最重要是看清楚數據和成效，再作部署。