



盧偉國議員 博士 工程師  
Ir Dr Hon Lo Wai Kwok

工程心・社會情

WK Lo's Sharings

“EIA – **angel** or **devil** ?”

“環評 - **天使** 還是 **惡魔** ?”

**Ir Dr the Hon LO Wai Kwok, BBS, MH, JP**

BSc(Eng) MSc(Eng) MBA EngD CEng FHKIE FIET FIMechE FHKEng RPE

**盧偉國 議員 博士 工程師**

**Chairman, HKGSA**

**2014 - 7 - 12**

**Quality**

**Sustainability**

**cost**



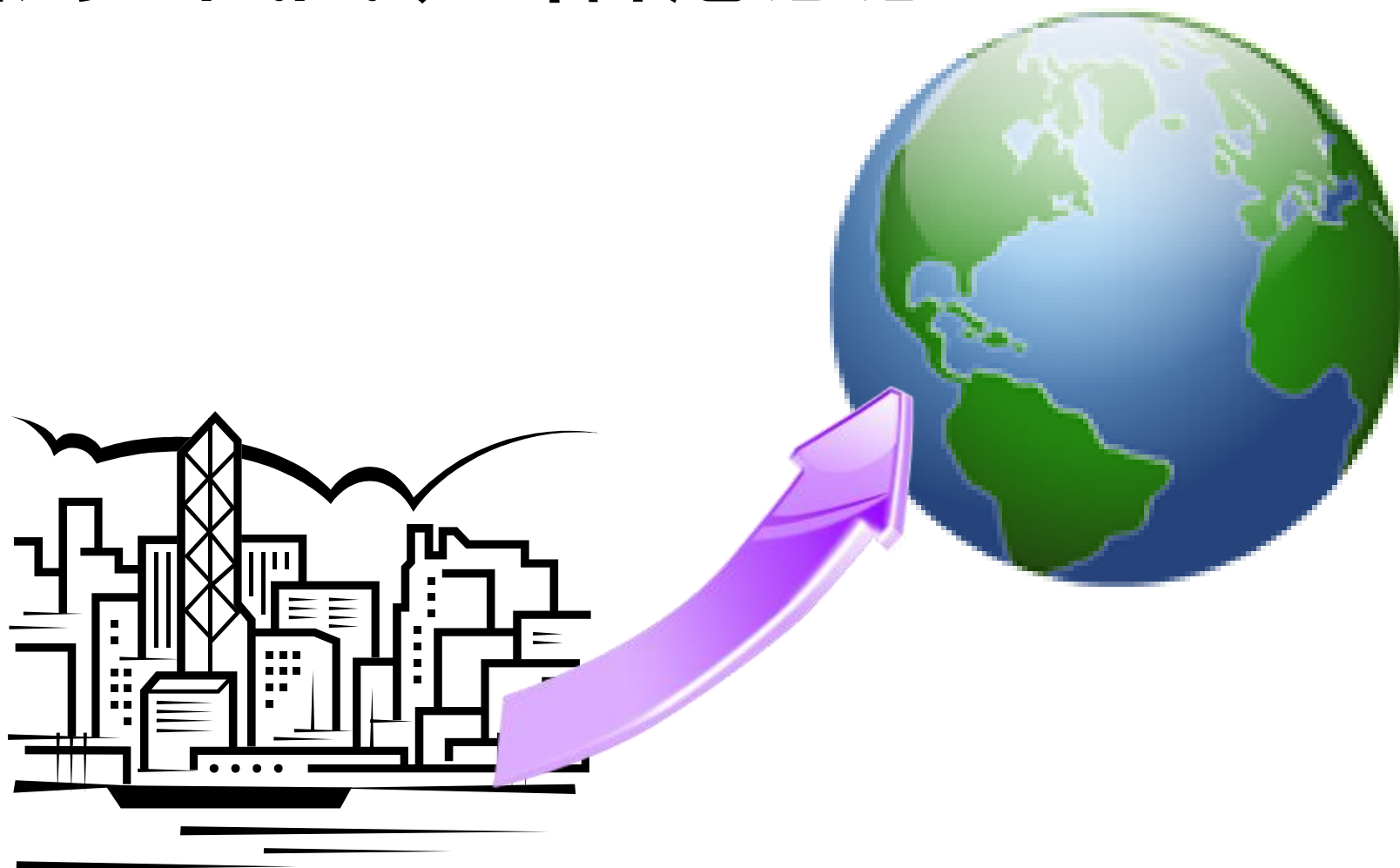
**Practicality**

**Safety**





困局？ 試試跳出香港想想



“工業化”是  
雙刃劍?!

“發展”是  
雙刃劍?!



# 12<sup>th</sup> 5-Year Plan :

**Sustainable Development 可持續發展**

**Transform our society to one that is  
Resources Saving 資源節約 &  
Environmental Friendly 環境友好**

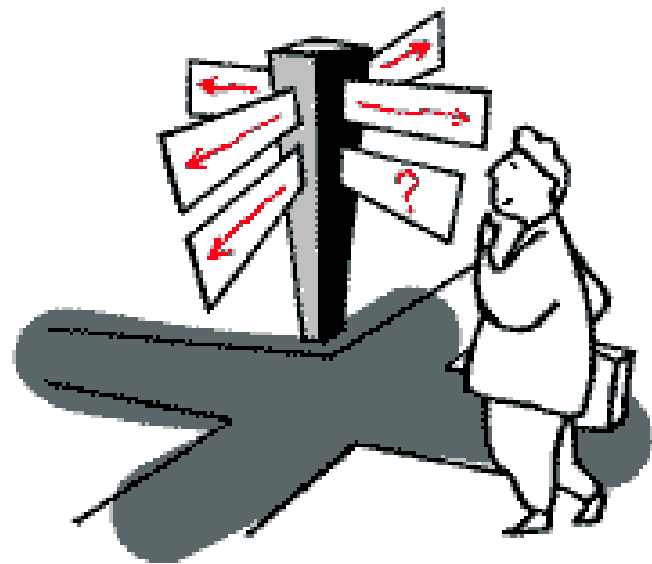
**Promote Circular Economy 循環經濟**



何去何從？

發展與保育必須兼顧！

發展與保育可以兼顧！



跳回香港，  
發展與保育不可平衡嗎？

環評正是平衡工具之一  
各方參與立法，  
EIAO Cap 499  
在1998起施行





- 條例規定其指定的工程項目，除非獲得豁免，否則必須遵行法定的環境影響評估程序，而其建造及營辦（包括解除運作，如適用者）必須具備環境許可證 (Environmental Permit)。
- EIAO 指定的工程項目在條例附表2中列明，種類包括了道路、鐵路、機場、港口、填海、能源、污水和廢物處理等公共設施和基建工程，甚至包括某類別的社區設施、住宅發展、工業活動等等，涵蓋範圍極廣。條例附表3亦訂明涉及20公頃以上或總人口超過十萬人的市區發展或重建的可行性研究，必須具備獲批准的環境影響評估報告而不須具備環境許可證。

圖 1

# 法定的環境影響評估程序

引自：  
環境影響評估條例指南

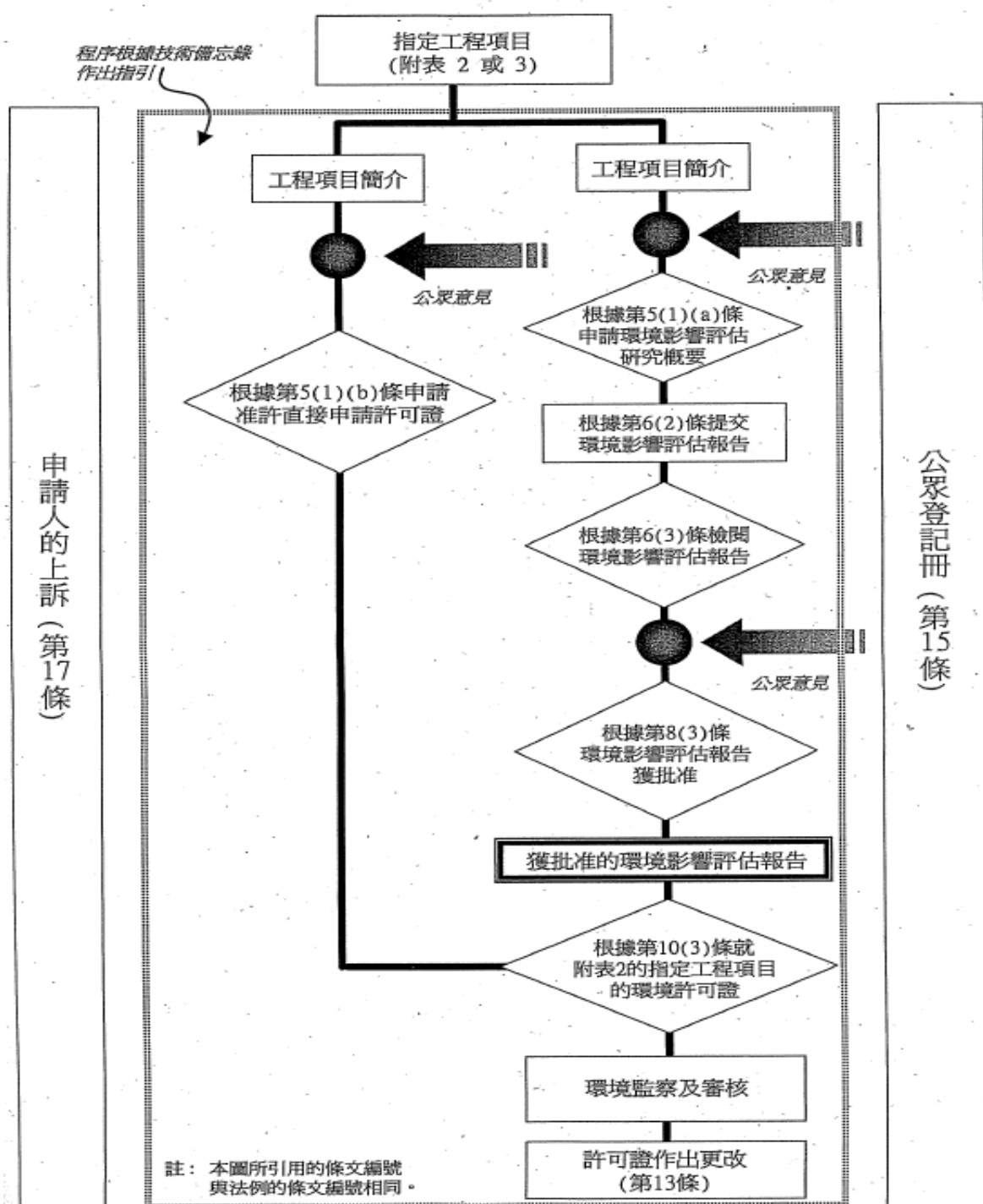
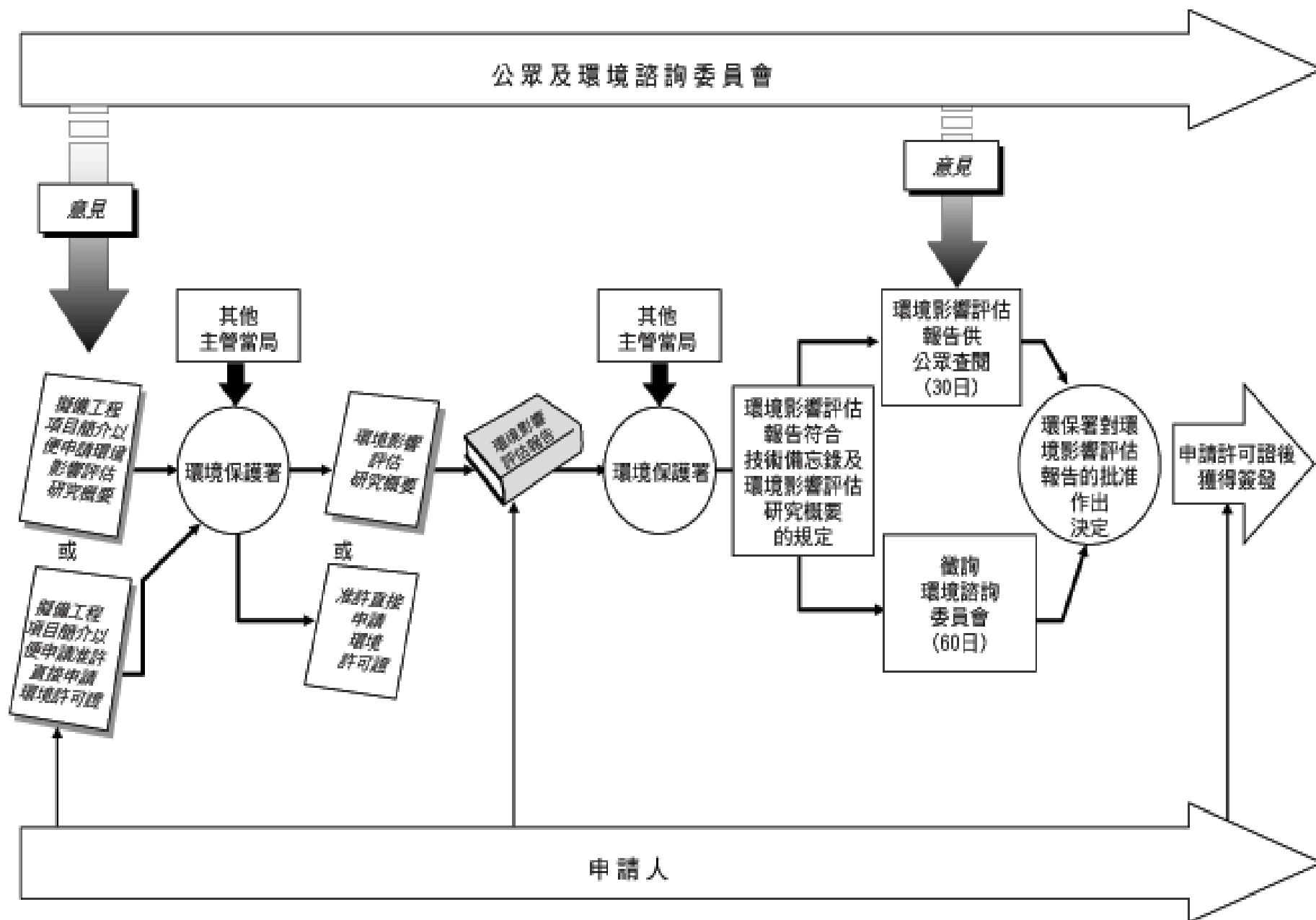


圖 2 根據環境影響評估條例的公眾參與



引自：環境影響評估條例指南

**“環境影響” (environmental impact)，就一項指定工程項目而言，指一**

- (a) 該項工程項目可能在環境中導致的在場地內或場地外的改變；**
- (b) 該項改變對下述項目的影響—**
  - (i) 人、植物、動物及生態系統的福祉；**
  - (ii) 自然萬物和文化遺產；**
  - (iii) 具有歷史價值或考古價值的構築物、場地或其他事物；**
- (c) 由為該項工程項目而進行的活動所引起的對(b)段提述的任何的事物的場地內或場地外的影響；**
- (d) 環境可能對該項工程項目導致的改變，不論該項改變或影響是否在該工程項目的場地之內或之外發生；**

## 4.3 一般評估取向及方法

4.3.1 署長在評價評估方法上須採用的一般原則如下：

(a) 環境描述：須充分描述環境的特徵，使足以確定和預測環境影響。如有需要，必須進行基線環境調查，以確定可能受擬議工程項目影響的地點及所有附近地方的現有環境狀況。環評研究概要內描述的課題須予探究，並會特別列入現有水質和沉積物質素、空氣質素、現有噪音環境、生態、文化遺產和人造環境。這些調查通常須包括工程項目的地點、其通路、以及任何可能於建造及運作（或解除運作）期間受影響的其他地方。基線調查的類別和時間須適當，俾提供足夠資料，使界定現存狀況的自然變改獲得考慮。這些資料須成為預測及評價工程項目所造成影響的基礎，以期達至研究的目的。在適當情況下，過往研究的結果亦可採用。

**(b) 影響預測：**有關評估方法的指引載於附件12至19。建議的評估方法須適用於要待處理的課題，並須曾在類似的情況成功使用或獲認可國家 / 國際機構表示可以接納，而且須能：

- (i) 確定可能對環境有害或有益的潛在影響；**
- (ii) 確定易受改變影響的受體、生境或資源；**
- (iii) 界定工程項目 / 環境的相互關係；**
- (iv) 研究因果連結的一連串事件或“途徑”；**
- (v) 就合理的情況方案及 / 或最壞的情況方案或環評研究概要所要求的方案，作出描述和預測；及**
- (vi) 預測預期改變和效應的可能性質、程度和數量，使可以依據附件4至10所載準則，盡可能以定量的文字作出評估。**

**(c) 影響的評價：**須按照附件4至10所載述的準則，並盡可能以定量的文字，對預期產生的改變和效應作出評價。用以評價環境影響的方法，須能處理下列問題：

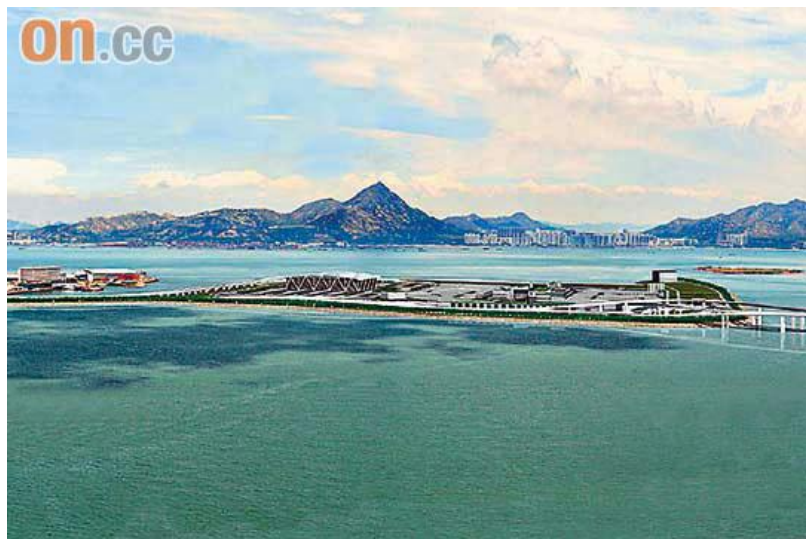
- (i) 如工程項目沒有實施時現存的或推斷的環境狀況；**
- (ii) 如實施工程項目後的推斷環境狀況，而總體合計的環境影響已將所有有關的現存、已承諾及計劃中的工程項目列入考慮；**
- (iii) 將此工程項目所引致的環境影響，與其他工程項目所引致的加以區分，並說明在什麼程度上工程項目使現存或推斷的環境狀況變壞或改善；**
- (iv) 在工程項目各個施工和發展階段產生的環境影響； 及**
- (v) 評價剩餘環境影響的嚴重性（見第4.4.3條）。**

- (d) 影響的緩解措施：建議用作緩解的方法，須以防止產生影響為優先考慮。評估方法應能：
- (i) 確定及評價緩解措施以避免、減少或糾正有關的影響；
  - (ii) 評估緩解措施的效用；及
  - (iii) 界定剩餘環境影響，即在實施緩解措施後餘下的淨影響。



# 司法覆核案

## 港珠澳大橋工程



## 石鼓洲垃圾焚化爐



來源: 網上圖片

- **環評是保護環境的唯一工具嗎？**
- **司法覆核是改進環評的唯一途徑嗎？**

# 機場第三跑道



- 香港國際機場是本港的重要基建，連繫香港以至全球的人民和業務
- 四大支柱行業依重航空交通及高效率的人流及貨物流，合共佔香港本地生產總值約60%
- 各地正積極擴建機場，提升其社會經濟、民生及競爭力

# 機場第三跑道的經濟效益

## 維持樞紐地位 提升競爭力

- 過去十二個月，機場客運量（達6110萬人次）、貨運量（達420萬公噸）及飛機起降量（達37萬9600架次），分別按年上升6.8%、3.6%及6.5%
- 面對繼續增加的航空需求，及鄰近機場的擴建和競爭，香港必須維持其國際及區域航空樞紐地位

# 機場第三跑道的經濟效益

## 推動經濟 創造就業

- 現時，機場島共提供約6萬5千個直接就業職位，超過12萬個間接職位
- 為應付航空業的增長需求，機管局已展開中場範圍及西停機坪發展計劃，並正就擴建三跑道作出規劃
- 航空業將繼續在本地就業市場扮演重要角色，並為本港勞動市場培育年青人才

# 第三條跑道計劃的進展



- 「可持續發展」是香港工程業界的共識。現今的工程師技術人員在項目的初期，甚至在概念階段，已必須要考慮環境因數。
- 環評條例所規限的是「項目環評」，是一個「考牌」過程以取得「環境許可證」。
- 不過，這並不是保護環境的唯一方法。工程師的專業責任，也絕不是只求達到環保指標的最低要求，也絕不會把香港當作一個垃圾桶，未放滿便繼續污染。



Source: Internet



# 發展與保育 ➡ 對立？

- 如何取得平衡？ 持續發展？







**建立一個持久美麗的綠色世界是  
我們的使命！**

**平衡發展與保育是我們的責任！**



**盧偉國議員 博士 工程師**  
Ir Dr Hon Lo Wai Kwok

**工程心・社會情**

**WK Lo's Sharings**

**Thank you !**

**email: [wklo@engineer.com](mailto:wklo@engineer.com)**

