

環境事務委員會
改善空氣質素小組委員會

回應就 2011 年 11 月 24 日會議所討論事項而採取的跟進行動

第一部分 - 建議擴大石油氣加氣站網絡

- (1) 確認政府的立場是否停止提供專用石油氣加氣站。如是的話，政府會如何解決因專用與非專用加氣站的石油氣價格差異而造成在專用石油氣加氣站輪候加氣的問題。為彌補價格差距，可考慮豁免用作非專用石油氣加氣站的土地價格，以便提供佔加油槍／加氣槍總數不少於建議 25% 的石油氣加氣槍。如否的話，環境局應努力於洪水橋和古洞等新發展區物色更多合適地點來設立專用石油氣加氣站，同時徵詢發展局的意見。

當政府在 1990 年代後期計劃以石油氣車輛取代柴油的士和公共小巴時，香港並沒有一個石油氣加氣網絡。為了推行石油氣車輛計劃，我們必須盡快建立一個具有相當地區覆蓋面的石油氣加氣網絡及確保車用石油氣價格保持在具競爭力的水平。為加快石油氣加氣網絡成形，政府在石油氣車輛計劃開始時，政府與營運商簽定設計-建造-營運合約於策略性地點設置了 12 個專用石油氣加氣站。作為一個自由經濟體系，我們應該按照商業原則來長遠提供及擴大石油氣加氣網絡。因此，政府鼓勵油公司於其現有或新建的加油站(即非專用石油氣加氣站)內加裝石油氣加氣設施，並自 2000 年起實施一項政策，規定賣地計劃中的新油站在符合安全規定下，要提供石油氣加氣設施。

因此，現時本港的石油氣加氣網絡共有 62 個石油氣加氣站，包括 12 個專用加氣站和 50 個非專用加氣站，共提供 444 枝石油氣加氣槍，足夠應付所有的士和小巴使用石油氣車輛的加氣需求。不論是專用或非專用氣站，石油氣價格亦一直保持在具競爭力的水平，車用石油氣價格約為柴油價格的 37% 至 41%。因此，政府並無計劃增設專用石油氣加氣站。

石油氣的士和公共小巴排隊輪候加氣的情況通常在交更時段出現，尤以那些位於受歡迎地點的專用氣站(即鄰近的士及公共小巴的主要運作地區)。在交更以外的時段，即使在專用氣站，的士及公共小巴通常不需要等候太長時間便可獲得加氣服務。倘若的士及公共小巴業界能分散在不同時段加氣，會有助解決在交更時段排隊加氣的問題。

在落實非專用加氣站提供佔加油槍／加氣槍總數不少於 25% 的石油氣加氣槍的建議後，有意投標者在準備競投土地時自然會考慮所有相關要求及因素，包括與專用石油氣加氣站在生意上的競爭。該幅土地的價格會反映新的要求，我們不支持豁免用作非專用石油氣加氣站的土地價格，以便提供佔加油槍／加氣槍總數不少於建議 25% 的石油氣加氣槍。

在符合政府的既定政策依靠非專用石油氣加氣站來進一步擴大石油氣加氣網絡，我們已要求規劃署和土木工程拓展署在洪水橋和古洞北新發展區預留合適用地，供設置適宜提供石油氣加氣服務的加油站之用。

- (2) 提供一覽表，列明在擴大石油氣加氣網絡的建議計劃下提供約 500 枝石油氣加氣槍的分配方式和時間安排。

現在共有 444 枝石油氣加氣槍運作。附件 A 所載的覽表，列明在擴大石油氣加氣網絡的建議計劃下加氣槍的分佈和時間安排。

- (3) 說明非專用石油氣加氣站的加氣槍使用率，並告知於非專用石油氣加氣站增加加氣設施會否影響其他非石油氣車輛使用者。

據石油氣加氣站的運營商提供的資料¹，專用和非專用石油氣加氣站的石油氣加氣槍的使用率如下：

石油氣加氣站	石油氣每日平均銷售百份比	加氣槍每日加氣車輛平均數目 (按一枝加氣槍計算)
專用石油氣加氣站	70%	140
非專用石油氣加氣站	30%	60

即使非專用石油氣加氣站增加了建議的石油氣加氣設施，對非石油氣車輛使用者的潛在影響極微，原因是大部分加油站受到安全或可行性方面的限制，只能純粹提供汽油和柴油加油服務。即使是那些適合提供石油氣加氣服務的加油站，其營運商在該建議下仍可把其加油槍／加氣槍總數的 75% 撥作汽油和柴油加油之用。

¹ 本港有 7 個石油氣加氣站營運商，資料是由其中 6 家營運商提供。香港蜆殼有限公司並沒有提供有關資料。

香港 180 個加油站中，約 110 個被確認因安全或可行性理由而不適宜提供石油氣加氣服務。其餘 70 個加油站中，約 50 個已配備有關設施以提供石油氣加氣服務，它們的石油氣加氣槍平均佔加油槍／加氣槍總數的 17%，其中 14 個已符合建議規定(即至少 25% 是石油氣加氣槍)。那些未達到 25% 這個指標的 36 個加油站，須於其租約到期重新招標時安裝額外的石油氣加氣設施(即在現有的 154 枝石油氣加氣槍以外添加最多 114 枝加氣槍)。

至於餘下約 20 個適合提供石油氣加氣服務但尚未配備有關設施的加油站，其營運商仍可把其加油槍／加氣槍總數的 75% 撥作汽油或柴油加油用途。

- (4) 為確保現有汽油暨石油氣加氣站用地的租約到期重新招標時能順利過渡，俾使石油氣得以持續供應，當局可考慮加快招標工作，並應盡量減少在清潔油缸期間對石油氣供應造成過度的影響。

地政總署現與環境局及有關政府部門就準備將現有汽油暨石油氣加氣站用地重新招標一事緊密聯繫，以便將重新招標的用地盡快再次投入服務。當局會在現有汽油暨石油氣加氣站用地的租約到期前進行招標，並計劃盡快批出為期 21 年的新租約。不過，汽油暨石油氣加氣站仍會短期停止營運。現有的營運商須進行除污研究，如果環境保護署要求，則須在租約期滿前為有關用地進行除污工程。此外，如當局把新的汽油暨石油氣加氣站租約批予另一營運商，或因需要增加石油氣加氣槍的數目以符合新的規定，便需要更多時間設立新的加氣站(約 15 至 18 個月)。

根據《氣體安全條例》(第 51 章)，石油氣加氣站的地底氣缸須在安裝後 10 年內及自此以後每 5 年進行試驗及檢驗或覆檢。為盡量避免石油氣的供應中斷，石油氣加氣站營運商會把他們的覆檢時間表通知機電工程署，並在進行覆檢工作前預先向機電工程署提交有關資料，以徵求該署的意見或批准。機電工程署會與營運商聯絡，以盡量避免在同一覆檢地區內的相鄰石油氣加氣站同時中斷石油氣供應。截至 2011 年 11 月，有 23 個石油氣加氣站已予覆檢，而石油氣供應服務並無嚴重中斷，此亦有賴的士及小巴業界的合作。

- (5) 如豐物道的停車場用地撥作汽油暨石油氣加氣站，為確保搬遷這個停車場時重置用地有足夠的商用車輛泊車位供應，當局應考慮制訂商用車輛（包括貨車及旅遊車）的泊車位供應政策以解決問題。

位於東邊街干諾道西天橋下面的擬議重置用地與西區的現有兩塊短期租約泊車用地可為商用車輛提供足夠的泊車位，包括那些從豐物道現有停車場移走的車輛。運輸署現就港島提供貨車泊車位一事進行研究。該研究會建議採取適當的緩解措施以應付貨車泊車位長期需求。

- (6) 就政府當局文件第 16 段作出勘誤，澄清有關在鄰近大埔工業邨提供汽油暨石油氣加氣站的不同意見。

就文件 CB(1) 394/11-12(02)第 15 段作出以下勘誤：

“15. 有立法會議員和的士業界建議政府在鄰近大埔工業邨尋找一個合適的地點設立新的石油氣加氣站...”

在擴大石油氣加氣網絡的建議計劃下
在 2012 至 2018 年間新增加的加氣槍的分佈和時間安排

年份	地區	新增加石油氣 加氣槍數目 ²
2012	港島	2
	新界	10
2013	九龍	6
	新界	6
2014	港島	4
	新界	4
2015	新界	6
2016	九龍	6
	新界	26
2017	新界	14
2018	港島	2
	九龍	8
	新界	8
總數		102

² 新增石油氣加氣槍數目的估計是基於現有的加油站沒有提供石油氣加氣服務，但適合增設石油氣加氣設施。在延續他們目前的租約後，將有 25% 的加氣槍可提供石油氣加氣服務。至於石油氣加氣槍的實際增加數目，則須要符合風險及可行性的要求。