

會議過程正式紀錄

2015年1月7日星期三

上午11時正會議開始

出席議員：

主席曾鈺成議員, G.B.S., J.P.

何俊仁議員

李卓人議員

涂謹申議員

陳鑑林議員, S.B.S., J.P.

梁耀忠議員

劉皇發議員, 大紫荊勳賢, G.B.S., J.P.

劉慧卿議員, J.P.

譚耀宗議員, G.B.S., J.P.

石禮謙議員, G.B.S., J.P.

張宇人議員, S.B.S., J.P.

馮檢基議員, S.B.S., J.P.

方剛議員, S.B.S., J.P.

王國興議員, B.B.S., M.H.

李國麟議員, S.B.S., J.P., Ph.D., R.N.

林健鋒議員, G.B.S., J.P.

梁君彥議員, G.B.S., J.P.

黃定光議員, S.B.S., J.P.

湯家驥議員, S.C.

何秀蘭議員, J.P.

李慧琼議員, J.P.

林大輝議員, S.B.S., J.P.

陳克勤議員, J.P.

陳健波議員, B.B.S., J.P.

梁美芬議員, S.B.S., J.P.

梁家騮議員

張國柱議員

黃國健議員, S.B.S.

葉國謙議員, G.B.S., J.P.

謝偉俊議員, J.P.

梁家傑議員, S.C.

梁國雄議員

陳偉業議員

黃毓民議員

毛孟靜議員

田北俊議員, G.B.S., J.P.

吳亮星議員, S.B.S., J.P.

何俊賢議員

易志明議員

胡志偉議員, M.H.

姚思榮議員

范國威議員

馬逢國議員, S.B.S., J.P.

莫乃光議員, J.P.

陳志全議員

陳恒鑽議員, J.P.

陳家洛議員

陳婉嫻議員, S.B.S., J.P.

梁志祥議員, B.B.S., M.H., J.P.

梁繼昌議員

麥美娟議員, J.P.

郭家麒議員

郭偉強議員

郭榮鏗議員

張華峰議員, S.B.S., J.P.

張超雄議員

單仲偕議員, S.B.S., J.P.

黃碧雲議員

葉建源議員

葛珮帆議員, J.P.

廖長江議員, S.B.S., J.P.

潘兆平議員, B.B.S., M.H.

鄧家彪議員, J.P.

蔣麗芸議員, J.P.

盧偉國議員, B.B.S., M.H., J.P.

鍾國斌議員

鍾樹根議員, B.B.S., M.H., J.P.

謝偉銓議員, B.B.S.

缺席議員：

葉劉淑儀議員, G.B.S., J.P.

田北辰議員, B.B.S., J.P.

出席政府官員：

政務司司長林鄭月娥女士, G.B.S., J.P.

財政司司長曾俊華先生, 大紫荊勳賢, J.P.

律政司司長袁國強先生, S.C., J.P.

運輸及房屋局局長邱誠武先生, J.P.

民政事務局局長曾德成先生, G.B.S., J.P.

勞工及福利局局長張建宗先生, G.B.S., J.P.

財經事務及庫務局局長陳家強教授, G.B.S., J.P.

商務及經濟發展局局長蘇錦樑先生, G.B.S., J.P.

政制及內地事務局局長譚志源先生, G.B.S., J.P.

保安局局長黎棟國先生, S.B.S., I.D.S.M., J.P.

教育局局長楊潤雄先生, J.P.

公務員事務局局長鄧國威先生, J.P.

食物及衛生局局長高永文醫生, B.B.S., J.P.

環境局局長黃錦星先生, J.P.

發展局局長陳茂波先生, M.H., J.P.

中央政策組首席顧問邵善波先生, S.B.S., J.P.

民政事務局副局長許曉暉女士, S.B.S., J.P.

食物及衛生局副局長陳肇始教授, J.P.

列席秘書：

秘書長陳維安先生, S.B.S.

副秘書長林鄭寶玲女士

助理秘書長戴燕萍小姐

助理秘書長梁慶儀女士

助理秘書長盧思源先生

主席：秘書，請響鐘傳召議員進入會議廳。

(在傳召鐘響後，多位議員進入會議廳)

提交文件

下列文件是根據《議事規則》第21(2)條的規定提交：

附屬法例／文書	法律公告編號
《2014年監獄(修訂)(第2號)令》	157/2014
《2014年戒毒所(勵顧懲教所)(修訂)令》	158/2014
《2014年戒毒所(勵敬懲教所)(修訂)令》	159/2014
《2014年銀行業(披露)(修訂)規則》	160/2014
《〈2014年僱傭(修訂)條例〉(生效日期)公告》	1/2015

其他文件

內務委員會有關研究附屬法例及其他文書的第8/14-15號報告

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

公立醫院提供內科病床事宜

1. 梁家駟議員：主席，本人近日接獲投訴，某公立醫院的管理人員在未經上級事先批准下，擅自削減該醫院的內科病床數目，因而影響病人所獲服務。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉現時各公立醫院實際有多少張內科病床提供服務，以及該等數目與規劃的數目有否差異；過去5年，每年的有關數目分別為何；
- (二) 是否知悉醫院管理局(“醫管局”)會否調查上述削減病床數目事件，以及評估該事件對病人服務有何影響，包括有否延長急症室病人等候入住內科病房的時間；若會調查，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 政府如何監察公立醫院各類病床的實際數目有否偏離規劃的數目，例如有否規定醫院行政總監削減某專科的病床數目前，須向醫管局行政總裁和食物及衛生局局長呈報；若有規定，詳情為何；若否，原因為何？

食物及衛生局局長：主席，醫管局管理全港所有公營醫院。預計至2015年3月31日為止，醫管局共有27 645張病床。按種類劃分，病床可分為普通科、療養科、精神科和智障科。而普通科病床的劃分，除了按主要專科(如內科、外科、婦科、產科、兒科、骨科、耳鼻喉科等)外，還有腫瘤科、腦外科、急症科等多個分科。

醫管局會按照病人數目、病症類別和病情嚴重性等實際情況，釐定各種類和各分科的病床要求，再按照實際環境，因應醫療模式的需要，分配病床，滿足病人的需要。

由於季節性的不同需求，醫管局亦會按照情況臨時加開病床。例如在今年的冬季流感高峰期，醫管局便預計會加開282張病床，以應付額外的需求。

我們明白，隨着人口增長和人口老化，社會對醫療服務，特別是病床的需求會不斷增加。過往多年，醫管局已推行各項措施，以減低市民對住院服務的需求。例如為居於安老院舍和社區內的長者提供外展服務，為離院回家而可能再次緊急入院的高風險長者病人，提供過渡性的綜合支援服務等。醫管局的社區健康電話支援服務“護訊鈴”亦透過電話聯絡，為居住於社區內出院的高風險長者病人作出支援服務。

此外，我們正計劃推行多項計劃，包括興建天水圍醫院和兒童醫院；重建聯合醫院、廣華醫院、瑪麗醫院和葵涌醫院；以及規劃於啟

德發展區興建全科急症醫院，以擴展容量，增加整體病床數目，照顧市民的需要。

我注意到梁家騮議員在質詢的開首，指出他近日接獲有關某一間公立醫院內科病床在未經批准下被擅自削減的投訴。我曾經就質詢向醫管局求證，獲確認它並沒有收到相關的投訴。由於質詢並沒有提及所涉醫院，亦沒有提供其他與投訴有關的具體資料，在這樣的情況下，我現在就質詢各部分只能作整體和概略的回應。如果梁議員有更具體的資料，我樂意稍後另作跟進。

(一) 醫管局各聯網在過往5年所提供的內科病床數目，詳列於已分發給議員的答覆中的表一。

表一：醫管局各聯網所提供的內科病床數目

年份	病床數目(截至3月31日)							
	港島東	港島西	九龍中	九龍東	九龍西	新界東	新界西	總計
2010	819	936	1 128	982	2 245	1 256	895	8 261
2011	863	947	1 120	1 020	2 245	1 303	940	8 438
2012	863	958	1 117	1 020	2 245	1 328	943	8 474
2013	866	950	1 115	1 020	2 239	1 330	968	8 488
2014	872	950	1 091	1 132	2 267	1 361	987	8 660

整體來說，醫管局在過往5年所提供的內科病床每年均有所增加，總數由2010年的8 261張，上升到2014年的8 660張，升幅為5%。在這5年間，6個聯網的內科病床均有上升，而唯一一個錄有內科病床數目輕微下降的九龍中聯網，其數目減少的原因包括需把佛教醫院部分內科病床轉至骨科，以便設立全關節置換中心；以及將伊利沙伯醫院的特別觀察病房的24張病床由內科，轉為混合科目，以更準確反映該些特別觀察病房屬綜合病房的運作模式，相關分類的轉變對實際服務未有影響。當中個別聯網因應實際運作需要和醫療模式的改變，或會對內科病床的數目在個別時段作出增減；但是，任何病床數目的調整及各專科病床分配的調動，均是根據程序在獲正式批准下而進行，而在內科減少了的病床，均會在調配後在其他分科中增加，因此醫管局整體提供的病床數目不變，而對病人的整體服務亦不會減少。

(二)及(三)

病床是重要的醫療資源，醫管局設有制度，監察聯網的病床運作情況。病床運用的調配，均須獲聯網總監批准，並向醫管局總部呈報。而醫管局須定期透過管制人員報告，向食物及衛生局交代整體病床的數目。食物及衛生局亦會在每年財政預算總目的管制人員報告中，列出醫管局的病床數目，供立法會和公眾審閱。

總括而言，醫管局重視病床這重要醫療資源的運用，它設有機制，確保資源會因應實際需要而得到善用。我亦再次指出，如梁議員有任何關於未經批准擅自削減病床的投訴的具體資料，可把資料轉交食物及衛生局，我定會要求醫管局跟進及徹查。

梁家騮議員：主席，我提出質詢時本想局長按每間醫院提供數據，但局長卻按整個聯網來總結有關數字，讓我舉一詳細例子說明。我手頭這份文件是醫管局的統計年報，以瑪嘉烈醫院為例，該院內科病床有713張，而另一張資料是醫管局按照某個系統發給行政人員的數據，系統稱為*Electronic Patient Administration System*(電子病人管理系統)。資料註明在2014年11月19日，瑪嘉烈醫院的*total bed day available*(可提供住院病床總日數)(內科)是608張病床，但剛才的年報則指瑪嘉烈醫院有713張病床，資料顯示的病床數目較年報少了100張。當日的*total bed day occupied*(病床總住用日數)是653張，又比608張多，所以當時的*overall occupancy*(總體病床住用率)是107%。最近一星期是流感高峰期，有很多內科病床爆滿的報道，而上月底也有這些報道。至於瑪嘉烈醫院的病床住用率則有113%，這些資料是按醫管局內部的*Patient Administration System*(病人管理系統)計算出來的，而這份資料指瑪嘉烈醫院有608張病床，與年報所指的713張少了100張，請問局長可否解釋這點？

食物及衛生局局長：主席，很抱歉，我未能就梁家騮議員即場提出的詳細數字作具體回應，我希望稍後能就有關數字作出調查，並向立法會及梁家騮議員交代。

我亦想指出，如果可以預先向我們提供這些資料，則我的答覆會較理想。我們早前亦有向梁家騮議員詢問關於這項投訴的詳細情況，

但未能取得其他資料，所以，我們已盡力向各位提供當前可以提供的資料，我希望主席和全體議員也能理解。

李國麟議員：主席，局長在主體答覆提到，內科病房病床數目在過去5年增加了5%，差不多有400多張，請問局長在內科病床數目增加後，護士人手有否相應地增加呢？若有，增加後的比例為何，是否達到1:6的指標呢？

食物及衛生局局長：主席，近數年，我們的病床數目確有增加，有關數字已經提交。其他醫護人員亦有增加，但我要知道議員擬對比哪些時段才能提供具體數字。如果李議員可以指出他擬對比哪些時段，我們可於稍後提供補充資料。

梁志祥議員：主席，我們明白醫管局轄下的病床數目相對不足，但從局長提供的病床數目資料所見，新界西現時的病床總數是987張，而新界西人口則有近200萬人，其病床數目比例較其他地區為低。請問局長有何辦法在短期內盡快增加新界西的病床數目，以應付病床數目不足的情況？

食物及衛生局局長：主席，我首先想指出，我明白議員可能會把個別聯網的病床數目對應該聯網的人口來計算比例。不過，除考慮實際人口數目外，我們還要考慮人口年齡層的比例。此外，基於一些歷史原因和其他原因，有些病人可能要跨聯網才獲得所需服務，亦有些服務是由中央提供的，即只由個別聯網而未必是7個聯網都有提供。在這些情況下，病人均須跨區獲取服務，所以，個別聯網的病床數目或資源皆不能與聯網的人口作直接對比。

王國興議員：主席，我留意到局長在主體答覆中指出，過往5年病床數目的增幅只有5%，這個增幅有限，而局長亦指出醫管局推行了各項措施來減低市民對住院服務的需求。我很支持社區照顧、社區護理服務，因此，我想問局長會如何動用更多資源和推行措施來推動社區護理、社區照顧服務，以減低病人的住院需求呢？我想引述一個例子。小西灣綜合大樓旁邊早已預留一幅土地供醫管局開設社區健康中心，而副局長去年終於回應會展開有關計劃。我想藉這個例子問局

長，政府會否增加資源並加快步伐興建社區健康中心，從而減少病人的住院需求呢？

食物及衛生局局長：主席，正如王議員所指出，我們已對他提及的特定例子作出回應。或許我可以在此講述一些整體的安排，並以冬季期間或我們當前面對的高峰期作為例子說明。一直以來，醫管局都有採取不同措施來應付社會上在不同時間增加的額外需求。首先，在住院服務方面，長遠來說，我們已規劃逐步增加有關服務。除此以外，因應一些突發需求或個別地區的需求，醫管局轄下醫院可以計劃在若干時間，額外增加一些病床，而醫院亦會在一些高峰期，在部分病房增加額外的病床。

整體來說，社區服務的管理是非常重要的。由於現時的病人大多是長者，所以，醫管局有計劃加強向社區的安老院舍提供支援，通過社區老人評估服務、社康護理服務和到訪醫生計劃，讓簡單的個案得以在醫院以外處理，減少他們入院的需要。

另一些例子是要加強把關，減少非必要住院的個案，讓真正需要住院的病人可以使用他們所需的設施。舉例來說，我們會在急症室增加一些觀察區，加強病毒的檢測服務，協助判斷兒童病人應否住院，以及增加人手，改善病人的流量，並因應輪候時間延長和加強人羣的控制等，當中也包括適當地增加住院病床數目，而這些可能是永久，亦可能是臨時的措施。此外，還有我剛才提及在社區裏加強一些服務和管理社區服務的需求等措施。

郭家麒議員：主席，如果不清楚實情的話，便可能真的相信局長所說，即新界西有足夠的病床。過去5年，新界西只增加了不足100張病床。事實上，急症內科病床並非如局長所說可以跨區調配，大家都知道，急症如急性肺炎、發燒、中風、心臟病等，是與人口和老年人口成正比的。我想局長清楚告訴我們，為何新界西的老年人口會較其他區特別少，致令政府或醫管局可以提供如此少病床，以及這是怎樣計算的？

正如大家都知道，到了2023年，本港65歲或以上的人口將會較之前的20年增加差不多1倍，局長可否告訴我們有否任何大計，令到日後有足夠急症內科病床應付不斷增加的老年人口，特別是在“重災區”新界西？不要再說謊了。

食物及衛生局局長：主席，我在此必須先澄清一點，郭議員剛才指我表示新界西已有足夠的病床，我並沒有這樣說。事實上，我們正在新界西的天水圍興建一間新的醫院，可增加300張病床。一如我較早時在立法會的有關事務委員會上交代，整體來說，我們須在中長期整體增加病床，並按個別地區的需要增加病床。

至於新界西的問題，我們一直也有關注，也有很多同事或社區人士曾經指出有關問題。此外，在我們檢討醫管局的運作時，關於我們透過醫管局撥給每一區的資源能否配合當區的人口需要等，我們也提出了很多問題。醫管局檢討督導委員會也曾詳細考慮這些問題，而有關檢討工作即將完成，我們會在今年之內公布報告，當中會處理一些聯網認為所得資源未能與當區人口配合等的問題。

郭家麒議員：主席，我剛才向局長提出的兩項補充質詢十分清楚。第一，是數據上……

主席：議員只可提出一項補充質詢。請重複你的補充質詢。

郭家麒議員：我問局長在數據上，如何能夠解釋新界西的長者人口只應獲分配這麼少床位？請局長向我們提供一些數據。

主席：局長，你有否補充？

食物及衛生局局長：主席，我要再次澄清，我沒有說過根據新界西的長者人口，沒有需要更多的病床，我亦已指出，整體而言，我們在天水圍興建的一間醫院，最少可為新界西增加300張病床。雖然這300張病床中有多少張是服務長者、內科、外科等，以及其他比例，現在還未正式定案，但我們一定會因應區內或聯網內的人口需求，特別是長者的需求，將這些資源適當地調配。

麥美娟議員：主席，局長在主體答覆中表示找不到梁家駒議員提出的投訴，但梁家駒議員剛才又指出個別醫院出現了這些問題。由此可

見，也正如我們一直所說，醫管局這個龐大的機構出現了各個聯網的“山頭主義”，以及醫院聯網的資源分布出現問題。

我想問局長的補充質詢，其實局長剛才也有提及。我相信要徹底解決這個問題，便要就醫管局的整體架構進行檢討，請問局長有關檢討工作何時可以完成？待檢討完成後，當局會提出哪些具體措施來防止類似情況再次出現呢？

食物及衛生局局長：主席，正如我剛才所說，有關檢討仍在進行中，但我可以告訴議員，檢討已接近尾聲。食物及衛生局現正整理在檢討過程中所收集到的意見，包括我們在社區諮詢及我們向業界和前線同事進行的諮詢所得的意見。我們現正整理這些意見，並會在短期內公布報告。有關麥美娟議員提到醫管局內部有否出現“山頭主義”，以及分配給聯網的資源是否適當地運用等問題，我們會提出一些相應的建議。

單仲偕議員：主席，九龍的人口很明顯不及新界整體人口多，而九龍的內科病床數目約有4 300至4 400張，但整個新界則只有約2 200至2 300張。此外，當局除了在天水圍增建一間可提供300張病床的醫院外，仍會繼續在啟德發展區興建全科醫院。由此可見，新界整體的病床數目增長緩慢，或未能趕上人口增長的需要。我想問局長，在他的計劃中，是否會繼續增加新界區的新醫院或病床數目？

食物及衛生局局長：主席，正如我剛才提及，我們較早時已向立法會衛生事務委員會簡介，為應付未來30年的人口增加和人口老化的趨勢，整個公立醫療系統也需要擴大，並增加病床。當中除了我剛才提到在新界西進行的計劃外，也包括新界東的計劃，因我們知道新界東也面對這問題。在有關報告中，以及我早前與衛生事務委員會的交流中，我們也有提及相關計劃。舉例來說，威爾斯親王醫院第一期的擴建計劃剛剛完成，而我們正要求醫管局進行第二期擴建規劃，我們亦已在大埔醫院預留地方進行擴建。事實上，對於新界人口的整體需要，我們在未來的中、長期醫院病床擴展計劃中已作預算。

主席：本會就這項質詢已用了超過23分鐘。第二項質詢。

東涌的空氣質素

2. 陳偉業議員：主席，有不少市民向本人反映，東涌的空氣污染問題近年不斷惡化，情況以夏天為甚。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，每年東涌空氣質素監測站錄得微細懸浮粒子(即“PM2.5”)、臭氣、二氧化硫、二氧化氮及一氧化碳的濃度超出空氣質素指標或相關指標的次數分別為何，以及每種污染物的超標詳情，包括平均及最高的超標幅度及濃度分別為何；
- (二) 有否分析東涌空氣污染物的主要來源；若有，結果為何；若否，原因為何；及
- (三) 有否措施改善東涌的空氣質素；若有，詳情為何；若否，原因為何？

主席：陳議員，你在主體質詢第(一)部分所關注的應是臭氣，而非臭氣。

陳偉業議員：多謝主席，應該是臭氣。

環境局局長：主席，

- (一) 環境保護署(“環保署”)在東涌設有空氣質素監測站，根據監測數據顯示，東涌在2010年至2014年5年間的空氣質素逐步改善，關於微細懸浮粒子(即“PM2.5”)、可吸入懸浮粒子(PM10)和一氧化碳的濃度，3方面均有下降趨勢。此外，二氧化硫和二氧化氮的濃度，兩方面則大致平穩，而臭氣則受區域性光化煙霧影響而有所上升。關於有關情況，我想從3方面說說：
 - (i) 將東涌空氣質素監測站在2010年和2014年的數據相比，可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子及一氧化碳的年均濃度分別下降了6微克／立方米(13%)、5微克／立方米(17%)及196微克／立方米(27%)。二氧化硫、二氧化

氮和臭氧則分別微升1微克／立方米(8%)，1微克／立方米(2%)及3微克／立方米(7%)。

- (ii) 在2010年至2013年期間，東涌除了1小時臭氧的指標外，其他的主要空氣污染物皆符合當時的長期和短期空氣質素指標。而於該4年的臭氧最高一小時均值分別為341微克／立方米、312微克／立方米、383微克／立方米和314微克／立方米，與2014年所錄得的355微克／立方米相若。
- (iii) 本港自2014年起實施新的空氣質素指標。以2014年尚未完全核實的數據計算，東涌除了8小時臭氧和全年二氧化氮的指標外，其他主要空氣污染物皆符合新訂的長期和短期空氣質素指標。所錄得的全年二氧化氮濃度為45微克／立方米，超出相關指標5微克／立方米。臭氧8小時水平則超標18次，最高值為278微克／立方米，超出相關指標118微克／立方米；而最高時均值則為355微克／立方米。

詳細數據請參閱附件。

- (二) 關於東涌空氣污染主要來源的分析有兩方面，首先，臭氧屬區域性空氣污染，由珠江三角洲地區內的污染源排放的污染物例如氮氧化物和揮發性有機化合物，在空氣污染物未能擴散的情況下，經光化學反應產生。當珠三角的擴散條件較差時，再加上吹微弱北風或西北風，東涌的臭氧濃度便會顯著上升。

至於二氧化氮，東涌已達致空氣質素指標的每小時平均要求，但未能達到年平均指標。二氧化氮主要由車輛排放的氮氧化物與臭氧經光化學反應產生。

- (三) 為改善本港(包括東涌)的空氣質素，我們致力減少本地污染物排放。環境局在2013年3月發表《香港清新空氣藍圖》，詳細闡述各項空氣質素改善政策和措施，涵蓋海陸交通、發電廠和非路面流動機械等。同時，我們亦加強粵港兩地的合作，以改善珠三角的區域空氣質素。

為減少車輛的氮氧化物排放，我們推出的主要措施包括以資助和強制並行方式淘汰歐盟IV期前的商業柴油車、加強管制汽油和石油氣車的廢氣排放，以及為歐盟II期和III期的專營巴士加裝選擇性催化還原器。我們於2014年3月1日起推出特惠資助計劃淘汰歐盟IV期前的商業柴油車。截至2014年11月底(即該項目首9個月內)，約有19 800輛，即大約四分之一的歐盟IV期以前柴油商業車參與特惠資助計劃退役。加強管制汽油和石油氣車的廢氣排放新措施亦於去年9月1日起生效。此外，專營巴士公司亦預計在2016年年底完成加裝選擇性催化還原器計劃。

在管制船舶排放方面，環保署在2014年4月推出新法例，把境內供應的船用輕柴油含硫量上限由0.5%收緊至0.05%。我們正草擬法例規定遠洋輪船泊岸時使用清潔燃料(含硫量不逾0.5%)，目標是在今年年中實施有關規定。此外，我們正草擬法例規管非路面流動機械的排放，有關法例亦將於今年內實施。在規管發電廠排放方面，立法會已於去年12月通過《指明牌照分配排放限額第四份技術備忘錄》，電力行業在2019年起的二氧化硫、氮氧化物和可吸入懸浮粒子排放上限，將會較2017年分別進一步削減11%、2%和7%。此外，環境局現正檢討長遠的發電燃料組合，並會因應檢討結果再審視是否可進一步收緊發電廠在2020年及以後的排放上限。

最後，在控制區域性空氣污染物方面，粵港兩地政府已就珠三角地區內，二氧化硫、氮氧化物、可吸入懸浮粒子和揮發性有機化合物訂立2015年和2020年的減排目標，以持續改善區域空氣質素。這些措施可減少生成臭氧的前驅污染物，對控制區域性臭氧和光化煙霧有直接幫助，是對症下藥的做法。

附件

2010年至2014年東涌空氣質素監測站的空氣污染物年均濃度

污染物(微克／立方米)	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年*
可吸入懸浮粒子(PM10)	45	47	45	42	39
微細懸浮粒子(PM2.5)	29	32	28	26	24

污染物(微克／立方米)	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年*
臭氧	44	44	47	44	47
二氧化硫	12	13	13	14	13
二氧化氮	44	51	43	49	45
一氧化碳	737	660	671	665	541

註：

* 2014年數據尚在核實中。

**2010年至2014年東涌空氣質素監測站全年監測數據
與現行的空氣質素指標比較**

污染物	濃度限值 (微克／ 立方米)	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年*
可吸入懸浮 粒子(PM10)	50	45	47	45	42	39 (達標)
微細懸浮 粒子(PM2.5)	35	29	32	28	26	24 (達標)
二氧化氮	40	44	51	43	49	45 (未達標)

註：

(1) 污染物年均濃度單位為微克／立方米。

(2) 現行的空氣質素指標於2014年1月1日開始生效，因此並不適用於2010年至2013年的監測數據。但為方便與2014年監測數據對比，表列的各年度數據都按照現行的空氣質素指標比較。

* 2014年數據尚在核實中。

**2010年至2014年東涌空氣質素監測站短期監測數據
與現行的空氣質素指標超標次數**

污染物	平均 時間	濃度限 值(微 克／ 立方米)	容許 超標 次數	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年*
可吸入懸 浮粒子 (PM10)	24小時	100	9	16 (475) [®]	19 (142)	18 (162)	16 (133)	9 (125)

污染物	平均時間	濃度限值(微克／立方米)	容許超標次數	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年*
微細懸浮粒子(PM2.5)	24小時	75	9	11 (119)	11 (96)	9 (103)	10 (93)	3 (85)
臭氧	8小時	160	9	10 (246)	16 (228)	22 (268)	15 (234)	18 (278)
二氧化硫	10分鐘	500	3	n.a. [#]				
	24小時	125	3	0 (59)	0 (52)	0 (38)	0 (54)	0 (41)
二氧化氮	1小時	200	18	20 (255)	5 (228)	4 (236)	2 (210)	7 (275)
一氧化碳	1小時	30 000	0	0 (2 910)	0 (2 290)	0 (2 660)	0 (1 810)	0 (2 236)
	8小時	10 000	0	0 (2 469)	0 (2 188)	0 (2 461)	0 (1 640)	0 (1 561)

註：

- (1) 括號內的數字為該污染物錄得的最高濃度(微克／立方米)。
- (2) 現行的空氣質素指標於2014年1月1日開始生效，因此並不適用於2010年至2013年的監測數據。但為方便與2014年監測數據對比，表列的各年度數據都按照現行的空氣質素指標比較。

* 2014年數據尚在核實中。

@ 該年的可吸入懸浮粒子受3月時源自中國北方的沙塵天氣影響時錄得。

“n.a.”代表沒有相關數據。

陳偉業議員：主席，局長沒有指出一些重要數據，便是東涌空氣質素健康指數達最嚴重水平的情況。在2014年12月1日至31日期間，有15小時達全港最嚴重水平，較中西區高出15倍，而嚴重水平亦持續3小時。當時全港沒有一個地區達到嚴重水平，而東涌的情況是獨特的。局長解釋兩個主要空氣污染來源是香港本土汽車、船舶和內地的污染物，但他沒有解釋和指出飛機引致的空氣污染問題。

政府於去年在立法會答覆我提出的質詢時指出，飛機每年產生達4 770噸氮氧化物和2 340噸一氧化碳，對東涌的空氣質素構成嚴重影

響。局長可否解釋為何在答覆中完全沒有提及飛機產生的空氣污染物對東涌居民所構成的影響？局長有甚麼方法，可加強管制飛機產生的污染物，以改善東涌的空氣質素呢？

環境局局長：主席，多謝陳議員的補充質詢。我理解機場管理局（“機管局”）已在適當方面減少空氣污染物排放，在這裏我可以加以補充。東涌位於機場島的東南方，根據機場島的氣象數據，該區大部分時間吹東風，因此，機場排放的污染物不會經常直接吹向東涌。

機管局在2011年委託香港科技大學進行研究，利用香港國際機場周邊的空氣質素監測站在2006年3月至2010年2月期間錄得的及其他有關數據，分析機場產生的排放與北大嶼山其他地區產生的排放的相互影響。有關的分析結果顯示，機場產生的排放對東涌污染物，包括可吸入懸浮粒子、臭氧及二氧化硫等的濃度影響輕微；而對東涌的氮氧化物濃度的整體影響也不大，日間變化也只介乎4%至20%之間。

陳偉業議員：主席，為甚麼東涌的污染情況在全港各區中最為嚴重？如果局長認為飛機對空氣污染的影響輕微，為甚麼數項數據均顯示東涌的污染情況在全港各區中最為嚴重呢？

主席：局長，就陳議員提及的數據，你有否補充？

環境局局長：主席，我相信陳議員說的是空氣質素健康指數（AQHI）的量度方法，關於這一點，我可以作出補充。

一般空氣質素健康指數於2014年共錄得97天“高”或以上的情況，以及12天達“嚴重”的健康風險級別。錄得較多達到“高”或以上健康風險級別的空氣質素監測站，包括屯門、元朗、東涌這3個鄰近珠江三角洲區域的地區。錄得空氣質素健康指數較高的日子，大多數發生在區域性光化煙霧活躍以致臭氧濃度較高的時候。與香港其他地區比較，這些地區所面對的空氣污染問題其實是相若的，但較受區域性光化煙霧產生的臭氧所影響。

臭氧屬於區域性空氣污染，是由珠江三角洲區域內的污染源排放的污染物，例如氮氧化物及可揮發性有機化合物，在不利污染物排放

(即擴散)的情況下，因光化學反應而產生的。所以，當珠江三角洲區域出現擴散條件不良或污染較高的時候，加上 —— 正如我剛才提及 —— 風勢較弱或西北風從北面吹襲的時候，臭氧問題會更為顯著，以致空氣質素健康指數上升達致較高水平。

整體來說，就全港一般空氣質素在2006年至2014年期間的情況而言，一般空氣監測站錄得的二氧化氮、二氧化硫和可吸入懸浮粒子濃度，其實都出現下降趨勢。同時，整體來看，空氣中的臭氧有上升趨勢，達到大約28%，反映區域性光化煙霧的問題逐漸惡化。簡單而言，由於有關區域較為接近珠三角，以致受到西北風影響時，污染情況比較嚴重。

劉皇發議員：主席，我的補充質詢與陳偉業議員的質詢有點相似。

當局有否研究該區空氣質素轉差，是否與該區對開海面進行大量基建工程，以及飛機升降量增加有關？若有，政府有否考慮到興建第三條跑道可能會對該區空氣帶來更嚴重的污染問題呢？

環境局局長：主席，多謝劉議員的質詢。

正如我剛才提及，有關區域的空氣質素問題主要與兩方面有關：其一是氮氧化物，主要與車輛有關；第二，主要是區域污染問題，以致臭氧等水平偏高。所以，機場和發展並不是影響空氣質素最為直接和重要的因素。我們應對症下藥，第一，要令車輛的相關排放減少。我剛才已說過，我們會淘汰舊柴油車，包括改善巴士和的士，並且會立例規管本地船隻以至遠洋船隻的排放。

其次，為了加強改善香港及珠三角兩地的整體排放，我們與廣東訂立了2015年及2020年兩個時限的減排目標，令這兩方面的主要污染排放物，能夠在數年後得到改善。因此，我們會針對車輛及通過兩地合作，令整體區域空氣質素有所改善。

陳克勤議員：主席，我想針對主體答覆第(三)部分，即陳偉業議員剛才問局長有何針對性措施解決東涌的污染問題。局長列出一系列全港性減排策略，卻沒有針對東涌解決污染問題。

我想問局長，東涌的地理環境比較特殊，與市區稍為隔離，政府會否在東涌設立低排放區，要求該區車輛必須是低排放車輛或電動車，藉此減少該區的污染？

環境局局長：主席，多謝陳議員的補充質詢。

我剛才提過，當局特別關注東涌兩個主要空氣污染源頭，與車輛和區域有關。陳議員說得很好，他提到減少車輛排放，令影響減至最低。除了一些全港性措施外，在東涌或日後的新發展區，其實也可透過環保規劃，包括一些交通優化措施，進一步減少特別與交通有關的排放的影響。我們與發展局有保持聯繫，希望透過新發展區的一些環保規劃措施減少排放。

李國麟議員：主席，局長在主體答覆及回答陳偉業議員的質詢時都提及新的空氣質素健康指數，即去年才開始使用的新指數。

我想問局長，正如政府所說，減排方面有些事情可以做得到。但是，在基建或海、陸、空方面，有些事情卻未必做得到，這方面與臭氧可能有很大關係。其實，有關指數可能反映與健康風氣有關。我想問局長，元朗、東涌和屯門3區的空氣質素健康指數都那麼差，可否提供數字反映這些指數會增加呼吸系統等毛病的風險？局長會否聯同其他部門採取措施保障這些地區的居民，減低他們的發病率？

環境局局長：主席，多謝議員提出的補充質詢。剛才我在主體答覆中指出，整體而言，香港主要的空氣污染物都有逐步改善的趨勢。但是，有個別污染物受到個別因素影響，出現上升趨勢。所以，我們推出了空氣藍圖，全面透過推行各項空氣質素改善政策和措施，涵蓋香港本地的車、船、電廠，以至跨境合作，減低這方面的影響。

當然，我們十分關注市民健康。所以，在推出藍圖後，我們也會與相關持份者加強溝通。例如，在過去1年，我們與醫學界相關人士保持更緊密合作，希望加強大家對新的空氣質素健康指數的了解，以及進一步保障市民健康。關於這方面的工作，我們會在未來1年加強溝通，務求在這方面精益求精。

不過，我認為關鍵是如何解決香港的空氣污染問題，這要透過逐步落實現時已訂立的藍圖內的各項措施，包括淘汰老舊柴油商業車、為車輛加裝減排裝置和訂立新法例等。

李國麟議員：局長沒有回答我的問題，其實，我的問題非常直接……

主席：請重複你的補充質詢。

李國麟議員：既然AQHI指數這麼高，影響呼吸系統，令患上呼吸系統毛病的市民面對高風險，政府可否就該區面對的風險提供數字，以及會否與其他部門聯手採取措施，保障市民健康？局長並沒有回答這一點。

主席：局長，你是否有那些地區空氣質素健康指數的資料？

環境局局長：主席，因為AQHI正正能夠向不同地區的香港市民，提供更好的資訊和信息。在這方面，我們會加強與相關部門合作，並在未來1年研究如何演繹和理解新的AQHI，以及如何進一步保障市民健康，並在這方面加強教育和宣傳。

李國麟議員：請在會後提供數字。

主席：局長，可否在會後提供有關數字？

環境局局長：沒問題。(附錄I)

梁繼昌議員：主席，我想跟進局長主體答覆的第(二)部分關於東涌污染物的主要來源。我不知道局長是否有數據顯示兩電排放對東涌空氣污染有多大影響？長遠來看，如果兩電用天然氣發電，東涌的污染情

況會否有改變？局長可否於會後要求你的同事預備一些*projections*供議員參考？

環境局局長：主席，多謝議員提出的補充質詢。發電廠的污染物主要由較高的煙囪排放，在一般情況下，都能夠達致比較有效的擴散效果。因此，發電廠不會對局部地區例如東涌的空氣污染造成重大影響。然而，就整個區域來說，發電廠排放也是區域性空氣污染的重要源頭，所以，政府透過不同政策，包括頒布技術備忘錄，收緊發電廠的排放上限。議員關注我們逐步透過不同的新政策或檢討，進一步令發電燃料組合使用更多清潔能源，這對整體區域而言是有幫助的。我想指出，我們要宏觀一點來看，不應把發電廠的排放與個別地區(如東涌)掛鈎。

主席：本會就這項質詢已用了接近24分鐘，第三項質詢。

增加出租住宅單位供應的措施

3. 胡志偉議員：運輸及房屋局在上月公布新的《長遠房屋策略》時指出，政府更新了未來10年的長遠房屋需求推算，並據此制訂該期間的總房屋供應目標。然而，房屋仍會供不應求。有市民建議政府把新落成租住公屋單位售予現有公屋住戶，以便他們騰出的公屋單位可供編配予公屋申請人，以及減低香港房屋委員會(“房委會”)日後的維修開支。亦有市民建議政府放寬居者有其屋(“居屋”)計劃及租者置其屋計劃(“租置”)單位的出租限制，以增加出租私人住宅單位的供應及降低其租金水平。就此，政府可否告知本會：

(代理主席梁君彥議員代為主持會議)

(一) 過去3年的每一年，分別有多少個居屋及租置單位完成補價手續、當局分別發現多少宗違法出租未補價居屋及租置單位的個案，以及出租私人住宅單位的供應總數；

- (二) 有沒有計劃把未來5年內落成的租住公屋單位的一部分改作居屋單位發售；如有計劃，詳情為何；有沒有計劃藉提供更大的補價折扣率，吸引符合居屋綠表申請者資格的人士購買新建居屋單位，以加快公屋單位流轉；及
- (三) 有沒有計劃放寬未補價居屋及租置單位的出租限制，容許有關業主出租該等單位，但須與政府攤分租金收入；如有計劃，詳情為何；如沒有，原因為何？

運輸及房屋局局長：代理主席，政府去年12月公布了長遠房屋策略（“長策”）。這是自1998年以來第一份在房屋方面的長遠策略性文件。我們採納了長遠房屋策略督導委員會（“長策會”）諮詢報告的建議，改變政策思維，以供應為主導，以期逐步扭轉目前房屋供求嚴重失衡的局面。

新長策分三大主線：第一，加建出租公屋，善用現有公屋資源；第二，加建資助出售單位，豐富資助自置居所的形式，並促進現有單位流轉；第三，透過持續土地供應及實施需求管理措施，以穩定樓市，並在私人住宅物業銷售和租務上促進良好做法。長策已經訂下大方向、大框架，往後的改革循此持續推展，並且適時吸納社會上的可行建議。我現就胡志偉議員所提質詢的3個部分答覆如下：

- (一) 過去3年，即2012年、2013年及2014年（截至第三季），繳付補價的居屋和租者置其屋（“租置”）計劃單位數目載於附件。

至於涉嫌違規出租未補價單位的個案數目方面，房委會於2012年至2014年共接獲14宗舉報或投訴指居屋或租置計劃業主涉嫌未補價而非法出租其單位。其中7宗涉及居屋，另外7宗是租置計劃單位。房屋署經初步調查後認為其中兩宗個案（居屋和租置計劃單位各一）具表面證據，於是提出檢控。這兩宗個案先後於2013年及2014年被法庭定罪。

就私人住宅方面，政府並沒有備存出租私人住宅單位的供應數字，原因是很難確定個別單位在特定時段，是否或會否作出租或出售之用。

- (二) 我們明白對於一些中低收入家庭而言，居屋單位和其他形式的資助出售單位，是他們自置居所的第一步。目前，長

策制訂了未來10年房屋新供應目標為公私營房屋分配作“六四”之比，但就公營房屋則未有定下出租與出售之間的硬性比例。政府會不時檢視在公營房屋當中，出租公屋和資助出售單位之間的分配，務求有效地應對市況變動和社會不斷轉變的需要。

我們留意到在過往一段時間的討論中，有意見認為政府應提供多些不同模式的資助出售單位，回應不同人士的需要，亦有意見主張應研究如何提供更多誘因，鼓勵經濟環境已經改善的公屋租戶自置居所，騰出其公屋單位予正在輪候公屋的家庭。我們會在鞏固房屋階梯和促進社會流動的大前提下，研究如何進一步豐富資助自置居所的形式，並適時推出一些資助出售單位的補充計劃。

在擴大資助自置居所機會的同時，政府會繼續增加出租公屋的供應，務求維持一般公屋申請者(即家庭及長者1人申請者)平均在3年左右獲首次配屋的目標。

根據現行的居屋定價準則，售價訂於市值的某一折扣水平，目的是照顧合資格家庭的負擔能力。衡量負擔能力的原則，是最少有一半單位的售價，可以讓現時在符合白表申請人入息上限的家庭在買入單位後，其按揭供款與入息比例不超過40%。在一般情況下，房委會按市值折減三成出售居屋單位；若該定價未能符合上述負擔能力基準，房委會會考慮提供更高的折扣。目前公屋租戶以綠表申請新居屋單位，無須經入息和資產審查，他們已較白表申請者獲較寬鬆待遇，我們並無計劃再向他們提供額外的居屋折扣率。

(三) 居屋和租置計劃單位在未繳付補價之前，均是資助房屋。政府提供資助的政策目的是協助受助人士改善居住環境，解決他們居住需要。在此政策原則下，尚未補價的資助房屋只應作自住用途。

如果有關單位的業主因環境轉變，不再需要自住該單位，可以透過第二市場，無須補價，便可把單位售予符合綠表申請資格的家庭。此外，香港按揭證券有限公司的“補價貸

款擔保計劃”亦作出安排，讓業主可以向其按揭銀行，在現有按揭貸款之上，再借取貸款繳付補價。一旦補價，居屋業主可自行決定如何處理其物業，包括安排分租。

正如長策所言，政府會繼續研究有效的方法，善用現有的居屋和租置單位，促進其市場流轉。社會上提出的可行建議和討論，我們是會參考的。

附件

過去3年繳付補價的
居屋及租置計劃單位數目

年份	居屋	租置計劃
2012	1 465	214
2013	886	166
2014(截至9月)	764	100

註：

居屋單位數目主要包括房委會建造的居屋及私人機構參建居屋計劃下的單位，亦包括房委會曾推出的其他資助出售房屋計劃(即中等入息家庭房屋計劃、可租可買計劃及重建置業計劃)內的單位。

胡志偉議員：長策以增加供應為手段，解決房屋供求失衡的問題，這明顯是遠水不能救近火。然而，本港近30萬個未補價的居屋和租置單位，卻由於政策僵化而不能夠成為增加租盤供應的來源，亦令我們白白錯失一項可以為政府長策買時間的手段，浪費了寶貴的社會資源。

根據《基本法》第六條，“香港特別行政區依法保護私有財產權”。我想問局長，為甚麼政府可以透過人為的限制剝奪居屋業主和租置單位業主使用他們財產的權利？為甚麼不可以讓有關業主透過與政府分享租金收入而出租其單位，以收回屬於他們的財產使用權？這既可以為社會提供一定的出租單位數目，亦維護私有產權。我想請局方解釋為甚麼不可以這樣做。

運輸及房屋局局長：代理主席，就胡議員提出的問題，以居屋單位來說，有關業主並不享有百分百的業權。由於所有居屋單位本身均獲得資助，單位的業主並沒有百分百的居住權、佔有權或擁有權。(附錄1)所以，任何出租或出售單位的做法，均須根據有關法例的規定進行，而這些法例的目的，是要確保居屋單位主要是用作居住，而不是牟利。

因此，有關業主如果需要把單位作自住之外的其他用途，例如出租或出售單位，他們需要向房委會作出補價安排。在作出這安排後，他們便可以自由出租或出售他們的單位。如果他們不想這樣做，但又想出售單位的話，他們可以透過居屋第二市場作出有關安排。

胡志偉議員：他沒有回答我的問題。我問局方為甚麼不可以考慮讓業主這樣做，因為他們擁有七成業權……

代理主席：你只需指出質詢哪部分未獲答覆。

胡志偉議員：他沒有回答為甚麼局方不讓業主運用他們手上所擁有的部分居屋業權，因為我說的是按所佔成數出租……

代理主席：你已清楚提出了問題，請坐下。局長，你有否補充？

運輸及房屋局局長：代理主席，我在主體答覆中已清楚說明，長策現已提出一個很大的框架，當中提到政府可以考慮各種形式或豐富不同形式的資助方法，使居民可有多些選擇。當然，政府亦會參考不同的意見或不同討論。

方剛議員：代理主席，局長在主體答覆的第(二)部分表示會“研究如何進一步豐富資助自置居所的形式，並適時推出一些資助出售單位的補充計劃”，而其中一項構思是把新建成的公屋出售予綠表人士。這做法當然可減輕房委會的回收成本及財政壓力，但我希望當局出售這些新建公屋時必須整幢出售，而不是好像過往的做法，在居屋計劃下分散出售業權連同維修權。我想問政府，對於這些已分散出售的業權，當局有何方法解決維修方面的問題？

運輸及房屋局局長：代理主席，正如方議員指出，在租置計劃下，由於業權分散出售，確實產生很多管理方面的問題，而這些問題亦令我們在管理屋邨時接獲不少投訴。故此，這問題值得我們留意，特別是當我們要作出任何出售現有公屋的決定時，必須小心處理。因此，在考慮進一步出售公屋時，我們必須小心處理管理方面的問題。根據過往的經驗，這問題並不容易處理，而在過往一段時間，包括長策會進行的公眾諮詢中，我們在這方面也聽到很多反對意見。代理主席，這是我想說的。

石禮謙議員：代理主席，現時約有26萬人輪候入住公屋，而公屋則約有74萬多個單位出租。審計署署長第六十一號報告書指出，有21%可供出租的公屋單位空置整年，當中有約2%空置5年。政府可否告訴我們這情況有否改善？如果沒有，原因為何？因為這些出租單位可供那26萬輪候人士上樓。

運輸及房屋局局長：代理主席，我們過往亦曾解釋公屋單位空置的原因，有些單位可能正等候進行最後的裝修，有些則由於有人搬出後要進行執補的工作，然後才能再次出租，因而出現一些所謂自然的空置。當然，我們亦會留意有關情況。由於我們也知道公屋單位是非常珍貴的資源，所以，我們部門的同事也一直十分留意和努力地就空置單位進行所需工作，希望能盡快把空置的公屋單位出租。

代理主席：石議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

石禮謙議員：代理主席，他沒有答覆我的補充質詢。他說單位空置是因為需要進行裝修工程，但數字顯示空置單位有21%，而就74萬個單位而言，這數量實在很多，而且這些並非豪宅，代理主席。它們為何需要裝修1年或甚至5年呢？輪候上樓人數達26萬人之多，為何要裝修這麼久，令那些輪候上樓人士要忍受舊區的惡劣居住環境呢？代理主席，他沒有答覆我的質詢。

代理主席：局長，你有否補充？

運輸及房屋局局長：代理主席，我剛才並不是說所有空置單位均正在進行裝修，當中有相當數目的單位可能是未完全落成並正在等候分配。我稍後可向石議員提供具體的數字(附錄II)，以便他參考現時的進展。至於單位空置的各種原因，我們是曾經作出解釋的，但根據我們的紀錄，整體空置率其實並不高，約在2%以下。

黃國健議員：代理主席，政府在主體答覆中提到採納了長策會的建議，以供應為主導。他亦提到長策有三大主線：第一，加建出租公屋；第二，加建出售資助單位；第三，持續供應土地。事實上，這三大主線的關鍵均在於土地。所以，我想問政府是否已找到足夠土地，保證未來10年的建屋量可達20萬個公屋單位及9萬個居屋單位？政府可否保證供應這數目的單位呢？

運輸及房屋局局長：代理主席，我們現時訂定的長遠供應目標，在長策文件中已有清楚的交代。當然，我們承認，對於29萬個公營房屋單位的供應量，其實我們並未能百分之百肯定有足夠供應的數目，但到今天為止，我們已經找到土地興建25萬多個單位，而我們覺得這是很好的進度。在這10年間，現在剛開始之時的數字已經有25萬多單位，其實已相當不錯。在未來一段時間裏，我們一定會堅定和持續不懈地採用各種方法增加土地供應，以便有足夠的土地興建公營房屋，滿足大家的需要。

馮檢基議員：代理主席，局長在主體答覆的第(二)部分說新長策分三大主線：第一，加建出租公屋，善用現有公屋資源。當然，公屋資源包括兩種，第一是現有的單位，而石禮謙議員剛才亦提及，空置單位現時在維修後再租出所需的時間是不能接受的。政府應該盡快加速維修工作。

第二，重建舊屋邨。兩年前，民協曾向局方提出一份名單，有30個樓齡30年以上、樓高14至20層的屋邨在重建之後，應該可以增加供應兩倍的單位。去年，政府宣布可以考慮重建22個屋邨，與我們提供的名單有九成相同，但當局亦只宣布華富邨可以進行重建。我們在半年前與負責重建工作的最高級官員商討時，卻發現原來連華富邨也尚未開始計劃怎樣重建，另外22個屋邨的重建計劃更是空洞一片。重建能增加政府的土地和增建很多公屋單位，為何政府推行重建計劃的步伐是這麼緩慢呢？

運輸及房屋局局長：代理主席，重建單位對活化當區當然有好處，如果其地積比率尚未用盡及有增建潛力的話，這是會增加供應的數目，這是我們同意的。所以，重建是公共房屋發展的其中一個環節，我們是會積極考慮的。

但是，至於具體來說，哪些屋邨能夠進行重置計劃，其實需要考慮相當多的因素，因為短期來說，我們並不能透過重建而即時增加單位的供應；反過來說，由於要為重建戶作安置的安排，可能更會佔用一些原可即時分配予輪候上樓人士的單位。因此，短期來說未必會增加供應，但我們會從數方面考慮究竟一些屋邨有否條件進行重建，包括我剛才提到，屋邨有否條件增加供應單位、有否一些地方可以安置屋邨的重建戶，即所謂的重置資源，又或究竟整個屋邨本身目前的條件，包括樓宇質素的條件等。我們在綜合考慮數個不同方面之後，便會按部就班推行重建計劃。

代理主席：馮議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

馮檢基議員：局長沒有回答我的補充質詢，因為該22個重建屋邨的名單以至華富邨的重建項目，都是政府已經公布的，我假設政府已考慮這些屋邨是值得重建的……

代理主席：請指出你的質詢哪部分未獲答覆。

馮檢基議員：……才作出公布，但局長卻反向我提出很多問題，說他要考慮這樣考慮那樣，當局不是先作考慮才公布那22個屋邨的名單的嗎？

代理主席：局長，你有否補充？

運輸及房屋局局長：代理主席，我們公布這名單時已說得很清楚，這並非重建的名單。我們說的是，如果有關屋邨是可以重建的話，即屋邨可能有條件或潛力增加單位數目，我們會在未來一段時間，考慮我剛才指出的眾多因素，而我們在逐項審視和研究這些因素後，便會在適當時候作出公布。

代理主席：第四項質詢。

對《基本法》的條文及有關理念的官方說明

4. 毛孟靜議員：政府新聞處出版的《香港便覽》（“《便覽》”），以專題形式提供多方面有關香港的資料。2013年8月出版主題為《基本法》的《便覽》包含以下語句：《基本法》是“以法律的形式，訂明‘一國兩制’、‘高度自治’及‘港人治港’等重要理念”，而當中“港人治港”在英文版的對應語為“*Hong Kong People ruling Hong Kong*”。然而，該《便覽》在2014年12月更新後，“港人治港”在英文版的對應語已改為“*Hong Kong People administering Hong Kong*”，即“ruling”一詞已由“administering”取代。此外，在該語句所列3個理念中，“高度自治”的位置亦由第二降到第三。有評論認為，“administering”意味特區政府只負責執行中央人民政府下達的指令，因此作出上述改動是刻意貶低“高度自治”在香港憲制的重要性。關於對《基本法》的條文及有關理念的官方說明，政府可否告知本會：

- (一) 當局對《便覽》作出上述改動的理據；當局修改有關《基本法》內容的官方說明須依循甚麼程序，以及由哪個職級的官員作出有關決定；當局有否評估市民對上述改動的反應；
- (二) 除上述《便覽》外，當局去年有否修改其他官方文件、刊物或政府網站中關於“一國兩制”、“高度自治”和“港人治港”等理念的說明；及
- (三) 為何上述《便覽》的印刷版只引述《基本法》第二十八條的第一款（即“香港居民的人身自由不受侵犯”），但政制及內地事務局網站所載的《便覽》電子版則全文引述該條文，即除第一款外，亦載述第二款（即“香港居民不受任意或非法逮捕、拘留、監禁。禁止任意或非法搜查居民的身體、剝奪或限制居民的人身自由。禁止對居民施行酷刑、任意或非法剝奪居民的生命。”）；除上述《便覽》的印刷版外，當局去年有否修改其他官方文件、刊物或政府網站中關於《基本法》任何條文的說明？

政制及內地事務局局長：代理主席，《基本法》的序言中已訂明，“國家決定，在對香港恢復行使主權時，根據中華人民共和國憲法第三十一條的規定，設立香港特別行政區，並按照‘一個國家，兩種制度’的方針，不在香港實行社會主義的制度和政策……根據中華人民共和國憲法，全國人民代表大會特制定中華人民共和國香港特別行政區基本法，規定香港特別行政區實行的制度，以保障國家對香港的基本方針政策的實施”。

《基本法》第一條表明“香港特別行政區是中華人民共和國不可分離的部分”。《基本法》第二條清楚訂明“全國人民代表大會授權香港特別行政區依照本法的規定實行高度自治，享有行政管理權、立法權、獨立的司法權和終審權”。《基本法》第十二條亦訂明“香港特別行政區是中華人民共和國的一個享有高度自治權的地方行政區域，直轄於中央人民政府”。《基本法》第五條訂明“香港特別行政區不實行社會主義制度和政策，保持原有的資本主義制度和生活方式，五十年不變”。《基本法》第三條規定“香港特別行政區的行政機關和立法機關由香港永久性居民依照本法有關規定組成”。《基本法》多處條文，包括第四十四條、第六十一條和第五十五條等分別規定行政長官、特區的主要官員及行政會議的成員由在外國無居留權的香港特別行政區永久性居民中的中國公民擔任。

從上述《基本法》條文可見，“一國兩制”、“港人治港”和“高度自治”已在《基本法》各項相關條文中得到落實。

關於毛孟靜議員的質詢，經諮詢政府新聞處後，現具體答覆如下：

(一) 由政府新聞處統籌編製的《便覽》旨在以專題形式，提供有關香港的基本資料，內容涵蓋政府的架構、司法、公共財政、金融制度等60多個專題。政府新聞處定期邀請各相關政策局、部門和機構協助更新及編輯各《便覽》的專題，以反映最新資料及數據，以及符合出版字數和排版方面的要求。

在更新《便覽》時，各政策局、部門和機構的相關人員會檢視與其範疇相關的內容，將資料更新，或加入新的內容，或進行編輯行文上的修飾。

是次更新《香港便覽—基本法》這專題時，並沒有任何就內容或資料方面的改動，只有幾項編輯行文的修飾。事實上，政制及內地事務局向立法會政制事務委員會提交有關政制及內地事務局政策措施的公開文件，亦有採用“一國兩制”、“港人治港”和“高度自治”這樣的排列表述，可見《便覽》中類似的排述並無特別之處。

就《便覽》的英文文本中把“港人治港”翻譯為“Hong Kong People administering Hong Kong”，亦是旨在使英文用詞更為一致。這英文用詞早見於2007年的Hong Kong Yearbook(即香港年報)。我們亦留意到《基本法》第二十二條第一款中提及“……香港特別行政區根據本法自行管理的事務”，其英文用詞亦為“... the affairs which the Hong Kong Special Administrative Region administers on its own in accordance with this Law”。此外，政制及內地事務局向立法會提交關於財政開支預算的回覆文件，亦是把“港人治港”翻譯為“Hong Kong People administering Hong Kong”。

代理主席，我在此重申，《香港便覽—基本法》的更新，純粹基於編輯行文上的考量，沒有意圖亦絕對不會影響《基本法》的條文或重要原則。有關改動亦絕不影響國家授權香港特區依照《基本法》實行“一國兩制”、“港人治港”和“高度自治”的規定。

- (二) 如答覆第(一)部分所述，特區政府會不時更新及編輯各政府刊物、政府網站和其他政府資料文件。《基本法》是香港特區的憲制性文件，任何背景資料更新或編輯修飾，不會影響《基本法》法律條文的效力或《基本法》的重要原則。
- (三) 《基本法》的全文包括序言、9個章節合共160條條文，以及3份附件。由於篇幅所限，《香港便覽—基本法》一直以來，只扼要地簡介《基本法》的一些主要條文，以說明國家對香港特區實施的基本方針政策。為方便讀者查閱《基本法》全文的具體詳細內容，我們已在《香港便覽—基本法》內，列出《基本法》互聯網網址。

此外，在政制及內地事務局網頁上有關《基本法》的內容，主要為《基本法》的背景及條文的撮要表述。由於網站的設計形式較靈活，亦較少篇幅限制，因此有把《基本法》第二十八條的全文列出。

毛孟靜議員：代理主席，我在新聞傳媒工作了30年，“港人治港”這個理念由80年代開始，其英文一直也是用“Hong Kong People ruling Hong Kong”，因為“rule”包括了“administer”，但“administer”卻不包括“rule”，因此，“港人治港”便變成只是港人管港，他們只有管的份兒，但卻沒有治的份兒。局長無端端說甚麼早在2007年，2007年是1997年之後的10年，當局無緣無故地自行更改字眼，如果你這麼喜歡用“administer”這個字，那麼為何不用“govern”這個字？“Hong Kong People governing Hong Kong”也是可以的。

局長長篇大論地回答我的主體質詢，關於一開始的首3段引言，我根本沒有就此提問，局長便自說自話，這裏“此地無銀”的味道非常重。

代理主席，我的補充質詢是，英國小說家喬治奧威爾在《一九八四》的寓言小說中描述，當權者會用盡一切方法控制、修改政治語言，以達到把整個社會的政治心態和思想“洗腦”的效果，局長現在是否把“港人治港”變為“港人管港”，只是有管的份兒，卻沒有治的份兒？

政制及內地事務局局長：代理主席，我相信毛議員在提出補充質詢時，是無須想太多的，因為我翻查過“港人治港”的資料，根據我手邊的資料，早在1984年6月，當年鄧小平先生在接見香港工商界的知名人士，包括鍾士元先生的時候，亦有在他的公開講話中表達“港人治港”這個詞句。我剛才引述的《基本法》條文，包括第三條，亦已經把“港人治港”的原則以條文形式加以規定。

剛才，我在一開始時亦已經引述說，行政長官、行政機關、主要官員，當然也包括立法會大部分議員，也需要由沒有持有外國國籍的香港永久性居民中的中國公民來擔任，這種種也能體現“港人治港”。因此，無論我們的英文怎樣寫，其實本質上也只是翻譯，不會影響中文“港人治港”這個詞句的內涵和表達方式。這是從來沒有改變過的。

至於英文方面，我剛才在主體答覆內也有提及，在過去多年來，政府在翻譯上曾經用過不同字眼來翻譯“港人治港”，例如用過“administering”，亦曾用“running”和“ruling”等，這些也曾用過。我們近年比較多用administering等，但無論如何翻譯，剛才我在主體答覆也說過，我們只是在編輯行文上採納和使用這個字眼而已，不會影響這個中文詞句本身的內涵。

毛孟靜議員：代理主席，他沒有回答我的補充質詢。

代理主席：你的補充質詢哪部分未獲答覆？

毛孟靜議員：現時不是討論編輯行文上的修飾，現時是討論基本概念的闡述。他必須回答我現在是“港人管港”還是“港人治港”。

代理主席：毛議員，請坐下。局長，你有否補充？

政制及內地事務局局長：當然一直也是“港人治港”。

林健鋒議員：代理主席，我們也應該知道《基本法》是以中文版本為準的，任何翻譯如果不貼切，也應該作出修改。我們亦應該知道在“一國兩制”下，中央同意和容許香港人管治香港，而不是統治香港，所以我覺得*administrating*是適當的。

我亦留意到在《便覽》內.....

(毛孟靜議員站起來發言)

代理主席：毛議員，現在是林健鋒議員提問的時間。

毛孟靜議員：現在說的不是*administrating*，而是*administering*。

代理主席：毛議員，請坐下。林健鋒議員，請繼續提問。

林健鋒議員：我希望議員要自己尊重自己，不要在別人發言時隨意騷擾。我也留意到在《便覽》內，政府把“高度自治”和“港人治港”的位置對調了，我想問局長是甚麼原因呢？

政制及內地事務局局長：代理主席，多謝林健鋒議員的補充質詢。我們在慣性表達語句時，很多時候也會說“一國兩制”、“港人治港”、“高度自治”，我在主體答覆中形容這個次序或排述只是一個表達上的排述而已，並不影響《基本法》中與這幾項原則相關的條文的落實和法律效力。事實上，我亦留意到除了特區政府外，在立法會議會內，過往在一些議案辯論當中或在議員發言時，無論是哪方面或哪個黨派的議員，也有採用“一國兩制”、“港人治港”、“高度自治”這個排述的方式表達，因此，我估計我們無須就這方面的排述次序糾纏。我們只須知道《基本法》已經把“一國兩制”、“港人治港”、“高度自治”這3項原則以具體條文落實了。

范國威議員：代理主席，“港人治港”、“高度自治”是特區重要的憲制原則，茲事體大，隨便更改是有問題的。局長剛才沒有回答毛孟靜議員的質詢的第(二)部分，即有沒有修改其他官方文件、刊物或政府網站。局長為甚麼要鬼鬼祟祟，偷雞摸狗呢？他作為局長，在他領導的政制及內地事務局的網站歡迎詞內，以及他作為政改三人組的其中一員，在有關政改的諮詢網站內，也把*ruling*這個字抽走了，為甚麼他不清清楚楚地回答毛孟靜議員的質詢呢？

代理主席，我的補充質詢是：局長是否緊跟中央作出一些改變？為甚麼我這樣說呢？因為國務院總理李克強在2014年3月5日發表他首份政府工作報告，當提及中港及港澳的部分時，是10年以來首次沒有提及“港人治港”、“高度自治”這8個字，這項如此重要的原則，因此被演繹為香港的統治權現在已經置於北京政府，而不是香港人。為甚麼要作這樣的修改呢？局長，這是否背後的原委、背後真正的原因，要作出這樣的改動，把*ruling*這個字抽走了呢？

政制及內地事務局局長：代理主席，雖然我留意到范國威議員剛才在發言時有部分是“踩界”的，因為有些是個人攻擊的言語，但我留意到代理主席沒有理會，那麼便算了吧。

其實，他的質詢並不準確，因為他說我們抽走了一個字眼，那是不正確的，我們只是用一些不同的英文翻譯用語來表達“港人治港”這個用詞而已，剛才我在主體答覆中已解釋了這是編輯行文上的事情。至於中央領導人談及“一國兩制”、“港人治港”、“高度自治”，就着范議員所提的例子，我記得我過往在立法會或與記者會面的一些場合也說過，無論如何，我們也是依照《基本法》來推行“一國兩制”、“港人治港”、“高度自治”的。如果大家有留意，近期中央領導人，包括國家主席，也有就着香港的事情發表講話，譬如在新華社的一些文稿內，也有把這3項原則如是表述出來。范國威議員可能沒有留意。因此，我相信就這方面，很多時候大家無須過度猜想、過度猜度一些事情。其實，世上是本無事的。所以，很多時候，我們認為只須根據《基本法》，由序言到附件，全部並如實地落實，這點才是最重要的。

梁家傑議員：代理主席，梁振英政府應該明白，它的誠信已經破產，所以做任何這些事情，即使是翻譯、編輯上的改動，它應該也早已預計會引起一些過敏的反應。

我想問局長，“administer”和“rule”明明是兩個概念不同的英文字，如果他說有眾多不同的文憲，當中既有“rule”，也有“administer”，他現在是選擇把“rule”改為“administer”。為何他不把“administer”改為“rule”，從而力求統一，在所有文憲內也用“ruling”呢？

政制及內地事務局局長：代理主席，就着這點，我可以說的只是：即使大家看看英文字典，“administer”這個字也可以包括管治一個國家、一個地區或一個政府等。至於詳細的意思，我相信大家可以自行進行一些字典內容的審查。不過，我想說的是——剛才我在主體答覆內已經提及——這是一個英文的翻譯，是翻譯“港人治港”的用語。

至於用甚麼詞句才最適合呢？我本身並不是唸英文出身的，不過我相信剛才有不少議員已經發表過意見，我會將這些意見帶回去給負責編輯的同事作為參考。

梁家傑議員：他沒有回答我的補充質詢。為何不把一些不一致的“*administer*”這個字改為“*rule*”，或是把“*administering*”改為“*ruling*”？代理主席，他沒有回答。

政制及內地事務局局長：代理主席，剛才我已經回答過了。我說我會把議員的意見帶回去給負責進行編輯的同事參考。

郭家麒議員：香港的英語水平越來越低，但當然這個並不是一個例子，這其實是語言“偽術”、偷天換日及指鹿為馬。

如果大家想查閱一下，劍橋的免費字典指出：“*ruling*”是“*in control and making all the decisions*”，而“*administering*”則是“*control the operation*”。簡單來說，在中文一個是指管理，另一個則是指管治。

其實，毛孟靜議員問了局長一個問題，但他並沒有回答。無論是在2007年或2014年的《便覽》也好，“*administer*”這個字的誕生和不採用“*ruling*”這件事情是由特區政府哪個級別的官員作決定，是否梁振英？又或者是在改動之前也曾請教過中聯辦或中央政府，認為用“*administer*”(管理)比較適合香港的港情，也就是說，“港人治港”已經是名存實亡？

政制及內地事務局局長：代理主席，我相信翻譯這件事情無須勞動到行政長官。

郭家麒議員：我的問題很清楚地問是哪個級別的官員？你回答吧。

代理主席：局長，你有否補充？

政制及內地事務局局長：我在主體答覆中已經說過了。

代理主席：第五項質詢。

人民幣業務在香港的發展

5. 廖長江議員：代理主席，本港離岸人民幣業務的發展已踏入10周年。為配合滬港股票市場交易互聯互通機制的開通，內地當局已於去年11月17日撤銷港人每天兌換人民幣兩萬元的限制，開創本港人民幣業務進一步發展的契機。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於不少銀行因應港人兌換人民幣限制的撤銷，陸續推出多項息率及年期不同的人民幣定期存款及結構性產品，而據報有調查發現過半數投資者不太了解人民幣投資產品，以致市民在選擇五花八門的產品時需面對相當的風險，當局會採取甚麼措施幫助投資者評估新的人民幣投資產品的風險及回報；
- (二) 鑑於目前港人匯款到內地的每天人民幣8萬元限制因涉及內地規管跨境資金流動而維持不變，當局有否與內地當局商討撤銷該限制的時間表；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 鑑於有金融業人士指出，隨着港人兌換人民幣限制的撤銷，人民幣離岸及在岸市場的互動將會增加，人民幣匯率及利率波幅亦會因而擴大，但內地當局的外匯管制未必可以有效規管跨境資金的流動，當局有何措施防範灰色及黑色資金進入本港，以維護香港作為國際金融中心的聲譽？

財經事務及庫務局局長：代理主席，

- (一) 投資者教育中心透過不同渠道和方式，包括刊物、網站、講座、媒體專訪及專欄文章、在電視及電台播放教育短片及資訊等，進行投資者教育工作。教育活動涵蓋與投資及金融產品相關的事宜，例如人民幣產品的特點和風險。活

動的目的是提醒投資者留意宏觀經濟風險及推廣負責任的投資態度，例如買賣衍生和結構性產品時知所節制，以及切忌跟風投資等。

(主席恢復主持會議)

鑑於最近人民幣兌換上限放寬及市場對人民幣投資產品的濃厚興趣，投資者教育中心正籌劃有關教育資源，提醒公眾有關產品的特點及風險，並計劃在日後的公眾講座上涵蓋相關信息。投資者教育中心於去年舉辦名為“環球經濟展望與人民幣產品”的講座，向公眾講解熱門投資產品的特點與風險，並就滬港通開通提供相關的投資者教育活動。

在監管方面，香港金融管理局(“金管局”)要求銀行在銷售貨幣掛鈎投資產品予零售客戶時採取額外的保障措施，包括：(i)向客戶提供“重要資料概要”，以清晰及簡明扼要地陳述產品的特點與風險；及(ii)讓投資經驗較淺的客戶在確認交易前最少有兩天的“落單冷靜期”，以了解產品及考慮是否作出有關投資。

金融機構在銷售證券產品時，須遵守相關的監管規定，包括向客戶披露產品的特性和風險，以及確保其向客戶作出的建議或招攬行為是合理的。

- (二) 香港從2004年開始啟動離岸人民幣業務，包括讓香港居民匯款到內地，主要旨在便利內地和香港之間的經濟和社會活動，而有關匯款限額在2005年經內地當局同意，由每人每天人民幣5萬元放寬至人民幣8萬元。由於香港居民匯款到內地涉及跨境資金流動，能否進一步放寬有關限額需視乎內地有關規定。特區政府會按實際情況和需要，繼續就擴大在岸和離岸市場之間人民幣資金流動和使用的措施，與內地當局聯繫。
- (三) 現時，涉及與內地跨境資金流動的人民幣業務，例如跨境貿易結算或匯款業務，必須符合內地的相關法規和要求。此外，金融機構及貨幣兌換商在辦理涉及跨境資金流動業務(包括人民幣相關業務)時，須符合《打擊洗錢及恐怖分

子資金籌集(金融機構)條例》(第615章)的規定，並採取審慎的風險管理措施，以防範清洗黑錢。有關監管機構亦已發出指引，協助金融機構制訂及執行其打擊清洗黑錢及恐怖分子資金籌集的政策、程序及管控措施，以符合法例的規定。

廖長江議員：香港與內地的商貿日益頻繁，現時香港的人民幣資金池已超過1萬億元，但港人匯款到內地每天人民幣8萬元的規限至今仍未作出任何相應改變，對跨境商貿持續造成不便，亦妨礙本港人民幣業務進一步發展。

主席，我想問局方會否考慮與內地當局緊密磋商，在短時間內最少能爭取微調有關規限，例如分階段提高匯款上限？

財經事務及庫務局局長：主席，廖長江議員所指的主要是個人方面的匯款，如屬商務資金調動，只要符合相關規定，例如在貿易上需進行跨境資金匯款，該等匯款在相關規定下不受限制。不過，個人匯款則有所限制，這牽涉到內地的金融改革，尤其是資本帳開放的速度和進程。

據我理解，現時澳門居民匯款到內地亦有個人限制，限額為每人每天人民幣5萬元，而台灣亦有類似安排，限額為人民幣8萬元。因此，內地目前對這方面的安排有其本身全面的考慮。當然，正如我剛才所說，我們會在符合實際情況下了解內地在這方面的開放進度。不過，我相信大家也理解這牽涉到內地資本帳開放政策的整體速度，我們會密切留意及作出跟進。

鍾國斌議員：主席，我相信很多投資者均對這些關乎人民幣的新投資產品感到相當陌生，原因是他們不知道這些新產品的發展會如何。我記得雷曼事件在2008年發生，當時有很多所謂accumulator等的產品，局長也是在相當後期才得悉該等產品的存在。我想問局長，根據這些經驗，當局如何保障投資者，令他們了解這些既特別又新穎的人民幣產品，而非單靠講座和專欄？我們不希望再出現“*I kill you later*”的情況。

財經事務及庫務局局長：主席，我認為在過去數年，香港在銷售投資產品方面的規定已有很大改變，尤其在零售層面，關乎銷售投資產品特別是結構性產品的規定已變得嚴謹得多。

我先提出數點。證券及期貨事務監察委員會（“證監會”）在其職權範圍內審批申請時，會根據法例要求考慮有關申請是否符合集體投資計劃的相關產品守則，以及在銷售文件中刊載的資料是否已包括投資風險等各方面的論述。至於主體質詢中提到的貨幣掛鈎產品及利率掛鈎產品，我們亦時有談及，它們很多時均是透過銀行發行。金管局亦已參照證監會編製的“產品資料概要”的原則，制訂“重要資料概要”的範本，要求銀行在向零售客戶銷售貨幣及利率產品時採用這些範本。

鑑於近日結構性產品尤其是人民幣產品備受歡迎，金管局昨天已向銀行發出銷售該等產品的相關通告。該通告只屬reminder性質，重申一貫立場，讓銀行知悉在銷售產品時應考慮或注意的事項，包括評估產品對投資者而言是否合適的產品，即產品的fairness，是否屬合理的產品。大家也可留意到，目前在零售層面關乎銷售結構性產品的相關規定是相當嚴謹的。

姚思榮議員：主席，當局在主體答覆的第(三)部分指出，有關監管機構已發出指引，協助金融機構制訂及執行其打擊清洗黑錢的政策，以符合法例的規定。我想問指引發出後的成效如何？各金融機構的配合情況又如何？

財經事務及庫務局局長：主席，我手邊並無這方面的數據資料，但當然，過去多年來，我們一直致力打擊清洗黑錢和terrorist financing，即恐怖分子資金籌集，而在很多情況下，我們亦曾提出檢控。

在國際層面，香港在這方面的行動得到國際組織的認可，我們在這方面的評分可說是及格。因此，鑑於跨境資金活動有上升趨勢，現時我們打擊清洗黑錢的條例的適用範圍亦相當廣泛，當中包括銀行、證券公司、保險經紀公司、匯款代理人及貨幣兌換商等金融機構，原因是我們要全面執行有關行動。

梁國雄議員：主席，局長說我們致力打擊清洗黑錢，但現時的人民幣業務卻令我們更難打擊清洗黑錢，原因是人民幣湧進香港，令我們“水

浸”。根據最新資料，香港銀行的放貸業務有20%屬對內地放貸，但內地人理應不會愚笨至借入低幣值的港元帶回內地使用，而只會借入人民幣。當局有否作出統計，為何會有大量人民幣在香港囤積，再被借入並帶回內地呢？它們是否算是黑錢呢？當中……

主席：梁議員，你已提出了補充質詢，請坐下，讓局長回答。

梁國雄議員：周永康這麼富有，為何也調查不到？

主席：梁議員，請坐下。

梁國雄議員：你有否把資金運來香港，再透過借貸帶回內地呢？這是周永康的父親？主席，吳亮星議員說原來是周永康的父親賺了他的錢，這是他的說法。

主席：梁議員，你提出問題後便應坐下。局長，請作答。

財經事務及庫務局局長：主席，當然，銀行進行的很多借貸均屬銀行業務範圍內的正常活動，亦受本身的風險控制和銀監方面的監控，符合風險控制的原則。當然，正如我所說，針對清洗黑錢，我們已施加嚴格要求，防止所有金融機構清洗黑錢。

梁國雄議員：主席，他沒有回答我的補充質詢。大量來歷不明的人民幣流入香港，而當這些黑錢存入銀行並成為銀行資金後，便可透過借貸變為“白錢”，帶回內地使用。這若不是清洗黑錢，又是甚麼呢？是否清洗“白錢”呢？

主席：局長，你有否補充？

財經事務及庫務局局長：我認為這個比喻非常不合理。

(梁國雄議員站起來)

梁國雄議員：這也不合理？

主席：梁議員，請你坐下。

吳亮星議員：我希望某些議員不要隨便提問一些連自己也不懂的問題。

我首先作出申報，我本身的服務單位亦有負責人民幣方面的業務。主體答覆的第(一)部分提及投資者教育中心，其教育服務包括提供有關人民幣產品的特點和風險的資料。大家也知道，有風險就會有回報。在人民幣宏觀發展的這個時刻，不論是對個人或社會特別是金融中心而言，事實上，它的回報或會包括就業、GDP的貢獻等。我想問，就人民幣離岸業務而言，有關的教育中心有否獲提供足夠資料以教育市民呢？

財經事務及庫務局局長：主席，吳議員的提議很好，我們亦希望進行有關這方面的經濟分析。我本身雖未掌握太多數據，但卻了解到銀行和其他相關金融機構的人民幣業務在過去數年確實有很大進展，眾多相關銀行均因應人民幣業務而推出很多新的產品和服務。當然，我相信這對香港的金融和整體GDP有莫大貢獻，但我們目前仍未掌握相關數據。不過，我願意跟進及分析人民幣業務對香港而言的整體回報情況。

謝偉俊議員：主席，基於中港兩地的地理因素，特別是現時越來越多跨境車輛過關，不論是根據常識、新聞報道或我曾處理的個案的經驗，不時有個案顯示有內地居民真的把錢放進皮箱攜帶過境。我想理解根據當局觀察所得，這種情況是否更趨嚴重？在保障措施方面，又做了些甚麼工作呢？

財經事務及庫務局局長：在國際反洗黑錢的工作方面，我們正留意跨境現金的問題。就這方面而言，我們應會考慮引進一些申報程序，就跨境現金實施申報程序，稍後便會落實有關工作。

謝偉俊議員：當局似乎仍在考慮當中，但就這方面而言，現時是否有任何措施提供保障？情況又是否嚴重呢？

主席：局長，你有否補充？

財經事務及庫務局局長：我相信我現在可以指出一點，就是我們已參考有關跨境現鈔方面的國際趨勢，亦希望能夠符合國際方面的要求。就這方面而言，我們會引進申報制度。

吳亮星議員：主席，就這個問題，我想提出補充質詢。金融發展局在上月中剛發表了一份報告，估計香港在大中華地區再保險市場取得達人民幣220億元的額外業務額。我想問問當局是否有任何新做法推動離岸人民幣再保險業務的未來發展？

財經事務及庫務局局長：這是一項很好的補充質詢，亦是政府和監管機構鎖定的發展方向。我記得大約在去年，我們開始與北京相關部門探討這件事。如要鼓勵人民幣再保險業務的發展，最主要的一點是某些政策或要取得內地的批准，例如容許香港或海外的保險公司投資內地的債券市場。就這方面而言，我們必須得到內地相關部門的支持，以開放相關市場。我們曾探索這方面的情況，並已取得進展。

黃定光議員：主席，我想問局長曾否就撤銷每天匯款人民幣8萬元的限制的影響進行研究？如研究顯示會有影響，影響為何呢？

財經事務及庫務局局長：主席，當然，每天匯款人民幣8萬元的限制由中央設立，而這項限制亦符合內地資本帳的開放程度。我認同在資本帳尚未全面開放時，類似的相關限制有其必要，但我相信隨着資本

帳的開放步伐繼續擴大，這些限制在適當時間應可作出更改。就這方面而言，我們會在切實可行的情況下向內地相關部門了解他們的看法。

主席：最後一項口頭質詢。

香港的政制發展

6. 林大輝議員：主席，有市民指出，全國人民代表大會常務委員會（“人大常委會”）於去年8月31日就香港特區政制發展所作決定，定下了2017年普選行政長官的具體方案的框架，而隨後發生的佔領中環行動（“佔中行動”），令社會陷入前所未有的撕裂局面。他們又指出，雖然政府多次強調，政制發展尚有討論空間，例如提名委員會的組成、行政長官候選人的提名門檻、普選行政長官的投票模式等，但現時社會存在巨大分歧，而修改《基本法》附件一所載有關行政長官的產生辦法，須獲得本會全體議員三分之二大多數通過有關方案（下稱“政改方案”），因此落實2017年普選行政長官的難度十分高。故此，各界關注政府能否做好第二輪公眾諮詢的工作及期望管理，防止大規模抗議活動再發生。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於有市民批評政改諮詢專責小組就政制發展第一輪公眾諮詢工作所撰寫的報告，未有全面反映民意，令部分市民不滿，是佔中行動發生的原因之一，當局有否全面檢討該輪公眾諮詢工作有何不足之處；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (二) 鑑於第二輪公眾諮詢的時間較第一輪為短，有否評估有否足夠時間諮詢各方的意見；在諮詢期內，會否安排本會全體議員到北京，直接向中央表達他們對政制發展的訴求，以及會否與專上學生聯會和學民思潮的成員，以及3位佔中行動發起人會面或共同出席公開論壇；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 有否評估政改方案不獲本會通過的後果，包括會否出現管治危機，以及行政立法關係會否惡化；有否評估在第二輪公眾諮詢期內或之後，會否再次出現佔領道路行動，以及政府有何辦法防止其發生；若有評估，詳情為何；若否，原因為何？

政制及內地事務局局長：主席，就林議員主體質詢中的各項提問，現答覆如下：

(一) 特區政府就2017年行政長官及2016年立法會產生辦法的第一輪公眾諮詢於2013年12月4日開始，至2014年5月3日止，為期5個月。其間，特區政府政改諮詢專責小組共出席了226場諮詢活動，以及收到約124 700份來自立法會不同黨派、議員、社會各界不同團體和個別人士的書面意見。此外，經行政長官安排，立法會議員亦於2014年4月11日到上海，與中央主理政制發展工作的官員會面，就政制發展的議題直接交流。

特區政府在2014年7月15日公布的《二零一七年行政長官及二零一六年立法會產生辦法公眾諮詢報告》，客觀及如實地反映了在公眾諮詢期內收集到的意見，以及不同團體及機構所進行的相關民意調查，並悉數公開及上載至政制發展公眾諮詢網頁，方便公眾查閱。我們亦注意到在首輪諮詢期過後，仍有不少團體及市民透過不同方式及途徑表達他們對落實2017年普選行政長官的意見和訴求，這些訴求亦在行政長官提交予人大常委會的報告中如實反映。

此外，在5個月的諮詢期間以至諮詢期完結後，特區政府亦安排立法會不同黨派的議員與中央官員，以及中央駐港官員直接溝通會面，讓不同黨派及議員能夠直接及充分地向中央官員表達意見。

人大常委會於2014年8月31日作出的《全國人民代表大會常務委員會關於香港特別行政區行政長官普選問題和2016年立法會產生辦法的決定》(“《決定》”)亦清楚指出，第十二屆人大常委會第十次會議在審議行政長官提交的報告的同時，亦充分考慮了香港社會的有關意見和建議。

(二) 正如以上答覆第(一)部分所述，香港社會在過去1年多，包括5個月的第一輪公眾諮詢，以及其後社會上的討論，已就行政長官普選辦法作了相當全面及深入的討論。人大常委會2014年8月31日的《決定》，已就行政長官普選辦法訂下清晰而明確的框架，包括提名委員會的人數、構成、提名程序等作出規定。特區政府就行政長官普選辦法進行的第二輪公眾諮詢的目的，是在《基本法》及人大常委會《決定》

的框架下，為稍後向立法會提交修訂《基本法》附件一有關行政長官產生辦法的方案內容進行諮詢。綜合而言，正如司長稍後所宣布，我們認為兩個月的第二輪公眾諮詢時間是合適的。

我們必須重申，行政長官普選辦法必須嚴格按照《基本法》和人大常委會的《決定》去制訂。任何不符合《基本法》和人大常委會《決定》的建議，或堅持人大常委會撤回《決定》都是不切實際的，不可能走完政制發展“五步曲”的餘下3步，即獲得立法會全體議員三分之二大多數通過、行政長官同意，以及人大常委會批准。政務司司長稍後將於立法會宣讀聲明，啟動有關行政長官普選辦法的公眾諮詢。特區政府希望大家以理性務實的態度，在《基本法》和人大常委會《決定》的框架下，就如何落實普選行政長官的一些具體議題討論。特區政府樂意與任何人在這前提下，就如何落實2017年普選行政長官交換意見。

至於立法會全體議員到訪北京的提議，如果大部分議員有此意願，特區政府將一如既往，願意協助作出安排。

(三) 人大常委會2014年8月31日的《決定》中第四款明確規定(我引述)：“如行政長官普選的具體辦法未能經法定程序獲得通過，行政長官的選舉繼續適用上一任行政長官的產生辦法。”(引述完畢)換言之，如果立法會部分議員堅持否決方案，廣大市民希望盡快落實“一人一票”普選行政長官的期望將會落空，而普選立法會的時間表更會被推遲。故此，在第二輪諮詢完結後，特區政府會在適當時候向立法會提出修改《基本法》附件一有關行政長官產生辦法的議案，並會盡全力積極爭取市民及立法會議員對議案的支持。

特區政府認為，無論任何人有如何不同的意見，在表達意見時都應該堅守法律，維護法治精神。特區政府亦重申堅決反對任何違法的行為。執法部門會嚴格依照法例確保本港治安，維持社會秩序，保障廣大市民的生活不受影響。

林大輝議員：主席，局長今天的主體答覆，令我想起早在第一輪諮詢的時候，我已於不同場合勸告要求政府必須斬釘截鐵，一錘定音，就公民提名是違反《基本法》作出聲明。但是，局長多次忠言逆耳，只是說有商有量，終於令到市民有所期望。當人大常委會在8月31日作

出《決定》訂定框架後，社會便出現很大的期望落差。如果當初做好期望管理，佔中的局勢一定不會這麼失控。

主席，我想問政府或局長的是，近日大家很熱烈地討論的“白票守尾門”論，究竟有沒有違反《基本法》和人大常委會的八三一決定呢？局長和司長現在都在這裏，如果他們不懂或沒有膽量回答的話，我希望他們問一問李飛或王光亞，因為如果這個“白票守尾門”論是違反《基本法》或人大常委會《決定》的話，我希望他們這次必須斬釘截鐵、一錘定音地告知廣大市民，讓大家不要繼續聚焦花時間討論這個中央一定不會接受的方案，局長。

政制及內地事務局局長：就任何第一天提出來的建議，尤其是剛才林議員所提及的建議是由一位非常資深的法律學者所提出，我覺得負責任的做法，便是要先清楚掌握建議的具體內容細節，然後用足夠的時間研究，方才作出結論，這才算較為合適。我留意到在陳教授於早上提出這建議後，社會上有不少人士在中午或下午便予以否定，我覺得這較為快了一點。故此，現時特區政府內部也正在小心研究這建議。

林議員剛才所說的絕對正確。我們要落實任何進一步的建議，均必須符合《基本法》和人大常委會相關的《決定》。就邁向普選階段而言，相關《決定》的說法是“全體合資格選民(以‘一人一票’)普選產生行政長官(人選)”。究竟其他關乎普選階段的建議有否違犯《決定》中的這句話，又或會否引致任何其他關於《基本法》條文的一些問題，我們都會研究。我們不單會考慮是否符合《基本法》或相關人大常委會《決定》的問題，也會檢視在本港現時其他選舉制度中，“白票”在現行選舉法例裏的定義和安排為何。如果我們將一些新的定義或安排加進普選行政長官內，究竟會否對現行選舉制度和法例造成直接衝突呢？我們怎樣處理呢？這些我們都要小心研究。綜合而言，主席，我認為作為負責任的政府，我們會繼續留意社會上的相關建議，並會在諮詢期內充分研究每項建議。

林大輝議員：主席，局長回答得很詳細，但其實沒有回答我的補充質詢。我再問一次，我的補充質詢是究竟這個“白票守尾門”論有否違反《基本法》和人大常委會的八三一決定？相信除司長外，局長是全香港最懂得《基本法》的人，否則他怎能擔任政改三人組成員呢？他應該很清楚八三一決定的框架，他只需回答我究竟有否違反，是很清楚的，他不能含糊其詞。

主席：林議員，請不要再發表意見。局長，你有否補充？

政制及內地事務局局長：主席，如果從表面看便可以很明顯地回答議員這項建議違反了相關要求，我相信我剛才也會如實回答。我剛才的答覆是我們需要小心研究這項建議，在未掌握具體細節，以及尚未就我剛才提及有關《基本法》、《決定》及本地法例層面的考慮而得出研究結果和判斷之前，相信我今天並不適宜在這裏直接回答林大輝議員這方面的補充質詢。

涂謹申議員：主席，民情報告是展開第二輪政改諮詢的其中一個重要基礎。民情報告的結語表示，嚴格依照人大常委會的八三一決定來展開政改是香港人的共同願望。從客觀而言，自從作出了八三一決定後，香港最低限度有相當部分的人是因為非常不滿意這《決定》而走上街頭，甚至佔領。為甚麼特區政府 —— 尤其是局長也有份撰寫這份報告 —— 膽敢公然、公開地欺騙中央？政府會否收回民情報告中這句所謂“共同願望”的描述，並向公眾道歉？我再要問，政府是否梁振英的政府，梁振英個人同意將這句話寫在民情報告內，藉以公然、公開地欺騙中央呢？

政制及內地事務局局長：主席，林大輝議員的主體質詢是關於我們即將進行的第二輪諮詢，這是政制發展“五步曲”中即將進行的第三步工作。我們在昨天所發表的報告中已說得比較清楚，過往亦曾反覆強調，坊間俗稱的民情報告並不屬憲制程序“五步曲”的一部分，這一點我首先要聲明。故此，嚴格而言，這與今天林議員所提出的主體質詢內容並沒有直接掛鈎的關係。

但是，既然涂議員提出了，我也想指出一點。在我們昨天發表的報告中的第一章已清楚說明，人大常委會在作出八三一決定後，香港社會對這個《決定》本身及如何落實2017年普選行政長官的意見是相當分歧的，我們亦在報告中開宗明義地承認這個事實。因此，我們目前才面對是否有足夠三分之二的立法會議員支持通過任何2017年普選行政長官方案的問題。所以，我相信任何人都可以掌握到這個政治現實，而我們亦在昨天所發表的報告中，一開始便說明社會上對八三一決定，以及如何將之進一步落實的意見相當分歧。

陳偉業議員：主席，在眾多保皇黨議員中，林大輝議員今天提出的質詢是較有見地和開放的.....

(涂謹申議員站起來)

主席：陳議員，請稍停。涂謹申議員，你有甚麼問題？

涂謹申議員：局長未回答的是，按他這樣的描述，究竟會否收回“香港市民的共同願望”這句話，以及道歉呢？

主席：局長剛才已清楚說明他對涂議員所提問題的看法，我們不應再就同一問題展開討論。

陳議員，請繼續提問。

陳偉業議員：主席，雖然我稱讚過林大輝議員，但其質詢中的引言部分所說“隨後發生的佔領中環行動”是錯的，佔中並未啟動，發生了的是雨傘運動。林大輝議員的連串問題，其實帶領着政府如何做好第二輪諮詢，以解決深層次矛盾。但是，政府所發表的這份報告根本是廢話連篇，誤導公眾和中央，學了梁振英那套語言“偽術”，所以這份東西應該撕掉，主席。

主席：陳偉業議員，請立即就林大輝議員的主體質詢提出你的補充質詢。

陳偉業議員：主席，現時關鍵的問題便正如林大輝議員所問及的，但局長卻學了林瑞麟或“林公公”那種“人肉錄音機”，只是重複又重複過去多次政府報告中的說法，完全沒有新意.....

主席：陳議員，請停止發表言論，直接提出你的補充質詢。

陳偉業議員：主席，林大輝議員質詢的重點，便是在這種爭拗情況下，究竟政府有何方法處理政改諮詢，以及在態度上有何改變，讓各方面的意見可以匯合，從而令矛盾得以減少，爭拗可以得到共識，解決整個政改的矛盾。局長會否放棄林瑞麟或“林公公”那種狗奴才的做事模式，用一個“人”的態度，用普通常識的觀點，來回答林大輝議員整項質詢的精髓呢？

政制及內地事務局局長：主席，在回答陳偉業議員的補充質詢前，我須指出我記得根據立法會《議事規則》，在立法會質詢環節是不可以用別名或花名來形容另一位議員或官員的。請主席裁決。

陳偉業議員：“林公公”已經去了修讀神學，“太監讀神學”已經是一個新經典，主席……

主席：陳偉業議員，請坐下。

局長，我並不認為陳偉業議員剛才的提問內容如你所指涉及違反《議事規則》的問題。局長，請作答。

(梁國雄議員站起來)

梁國雄議員：有很多太監讀神學，還會修讀幾何學。

主席：梁國雄議員，現在不是你的發言時間，請坐下。如果議員違反《議事規則》，不聽從我的勸諭，我會執行《議事規則》的規定。

梁繼昌議員：主席，規程問題，請澄清官員是否可以根據《議事規則》提出規程問題，我是說官員而不是議員。

主席：梁繼昌議員，你應該知道，根據《議事規則》，獲委派出席立法會會議的官員在會議廳內享有與議員同等的權利。

局長，請回答陳偉業議員剛才的補充質詢。

政制及內地事務局局長：主席已因應我的要求作出裁決，我是完全尊重的。

就陳偉業議員的補充質詢，在我的主體答覆中，其實已經提及我們第二輪諮詢最重要或基本的性質及目的為何。我們第二輪諮詢的目的，是就着2017年普選行政長官而即將要向立法會提交的一項議案作出一項具體諮詢，而基礎則必須建基於第一輪諮詢所得的意見，以及相關的人大常委會《決定》。

第二，當然在過去一段時間，人大常委會公布了八三一決定，社會上有不同的反應，大家在過往數月已看得很清楚，無須我在此重複。這給予我們的一種經驗或體會是，正如過去一樣，很多時候我們要成功落實政制發展都是敏感的、是困難的、是難以凝聚共識的。過往有一次失敗及一次成功的經驗，關鍵在於在這個憲制程序中有份參與審議及通過方案的各方，包括立法會、行政長官及人大常委會，均要有共同的基礎，而我們唯一的共同憲制基礎，便是《基本法》及人大常委會相關的決定及解釋。

過往數月給予我們的經驗或體會，便是如果我們超越了這個基礎，就會“大纜扯唔埋”，難以得到任何共識。故此，就司長稍後將要宣讀聲明，展開第二輪的公眾諮詢，正如我在主體答覆中所說，希望社會各界都能抱持求同存異和務實的態度，依照現有的憲制及法律基礎尋求共識，使廣大市民對於落實普選行政長官的願望不會落空。

陳偉業議員：主席，他沒有回答我的補充質詢。我是問，他可否不要用奴才的態度來看問題，而是用人的角度來看問題？

主席：陳議員，局長已經作答。

劉慧卿議員：主席，局長在主體答覆中指出，當局在5個月的諮詢期間收集了124 700份書面意見，已加入提交予北京的報告中。在這12多萬份意見中，卻找不到北京人大常委員會於去年8月31日作出的《決定》。

當局有否告訴北京，如果他們漠視民意，浪費司長的時間，換來的卻是佔中，以及林大輝議員所說的管治危機及行政立法關係惡化，究竟是否有勇氣將這些事實告知北京？

政制及內地事務局局長：主席，按我記憶所及，在我們所收到的124 700份意見中，有些意見所提議的內容是與人大常委會八三一決定的內容相若。

劉慧卿議員：主席，不是相近，我是說在那12多萬份意見中，是否有一個建議是與它相同，還是比它更離譜、更混帳？

主席：劉議員，局長和政府方面已聽到你的意見。

本會就這項質詢已用了接近24分鐘。口頭質詢到此為止。

議員質詢的書面答覆

為精神病患者提供的服務

7. 張國柱議員：主席，社會福利署(“社署”)在2010年至2011年期間，把精神健康綜合社區中心(“中心”)服務推廣至全港18區，共成立24間中心。社署亦承諾加強各中心的人手以應付未來服務需要，以及為各中心物色合適的永久會址，讓該等中心盡快提供全面的服務。另一方面，醫院管理局(“醫管局”)提供的復康支援計劃(“支援計劃”)會與各中心之間互相轉介個案，為精神病患者提供適切的服務。當局已訂立轉介機制和制訂程序指引，亦正擬備《精神健康個案管理服務手冊》(“《手冊》”)。然而，有社工向本人反映，現時中心的定位並不清晰及人手編制缺乏彈性，因而影響服務的推展。就此，政府可否告知本會：

- (一) 會否全面檢討中心過去4年來的運作及服務成效，以期改善服務；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (二) 鑒於精神病患者人數近年不斷上升，當局會如何加強各中心的人手，以應付日增的服務需求及紓緩員工的工作壓力，以維持服務質素；
- (三) 當局如何協助仍未覓得永久會址的中心物色合乎社署標準的會址，以及預計何時完成該項工作；

- (四) 支援計劃與中心之間互相轉介的機制和程序指引為何；及
- (五) 《手冊》的詳細內容及公布日期為何；當局會否承諾於《手冊》定稿前諮詢各持份者(包括服務提供者及使用者)？

勞工及福利局局長：主席，就張國柱議員的質詢，我現答覆如下：

- (一) 精神健康綜合社區中心(“綜合社區中心”)自2010年10月開始為全港的精神病康復者、懷疑有精神健康問題的人士，其家人及照顧者和區內居民，提供由預防以至危機管理的一站式、以地區為本的社區支援服務。服務包括外展探訪、個案輔導、治療和支援小組、社交及康樂活動、日間訓練及公眾教育活動，以及在有需要時轉介個案至醫管局接受臨床評估及精神科治療。綜合社區中心提供服務時，經常需要和醫管局及其他服務單位合作，有鑑於此，社署已為綜合社區中心制訂了與其他服務單位的協作指引，以供綜合社區中心和其他持份者在分工和個案轉介上作原則性的參考。

截至2014年9月，綜合社區中心已為超過4萬名精神病康復者及懷疑有精神健康問題的人士提供服務。中心亦舉辦了超過9 900項公眾教育活動，加強市民對精神健康的認識，參與各項公眾教育活動的市民大眾超過50萬人次。

另一方面，自2010年4月起，醫管局分階段在全港不同地區為嚴重精神病患者推行“個案管理計劃”。計劃的個案經理與各服務提供者緊密合作，特別是與各區的綜合社區中心合作，為居於社區的嚴重精神病患者提供深入、持續及個人化的支援。鑑於綜合社區中心服務已累積一定的經驗，加上“個案管理計劃”已在2014-2015年度全面擴展至全港18區，社署計劃在2015年聯同營辦綜合社區中心的非政府機構及有關的持份者檢視綜合社區中心的服務和發展方向。

- (二) 社署一直關注綜合社區中心的人手及服務表現，以及社會對綜合社區中心服務的需求。事實上，社署投放在綜合社區中心的資源亦從2010年的1億3,500萬元按年增加至2014年的2億500萬元，增幅超過五成，以加強人手及督導支援。在整筆撥款津助制度下，營辦中心的非政府機構可按當區

的服務需要，靈活調配所獲的撥款以安排適當人手，包括社會工作者、精神科護士、職業治療師及其他輔助人員，以確保服務質素及應付區內的服務需要。社署會繼續留意綜合社區中心的服務發展，以配合社會對服務的需求。

(三) 目前，在24個綜合社區中心當中，有13間已在永久會址提供服務，另有6間已覓得合適地方用作會址，該些項目正／將進行裝修／建築工程或地區諮詢。此外，現時仍有5間分別位於油尖旺、將軍澳(南)、荃灣、東區和北區的綜合社區中心暫未物色到合適的永久會址。在過渡期間，還未有永久會址的綜合社區中心正利用營辦機構其他合適的處所、當區的現有設施及網絡或由社署資助租賃商業樓宇，作為臨時辦公室或服務點。

社署會繼續透過不同途徑為餘下5間綜合社區中心尋找合適處所作永久會址，包括與相關政府部門如地政總署、規劃署、房屋署等保持緊密溝通，在新發展或重建項目的規劃階段中，預留地方作為綜合社區中心之用。另一方面，社署亦密切留意一些將會因服務重組而騰出的政府物業和校舍等，並積極物色一些空置的公共房屋單位，透過改建或裝修以提供綜合社區中心服務。

(四) 隨着綜合社區中心與“個案管理計劃”的推行，社署和醫管局在2010年設立了3層協作平台，在中央、地區及服務提供的層面促進跨界別的溝通。

在中央層面，社署總部、醫管局總辦事處和非政府機構定期舉行三方會議，討論服務策略和探討協作模式。

在地區層面，社署的地區福利專員和醫管局的精神科服務聯網主管，定期與區內的服務提供者(包括綜合社區中心)和有關政府機構定期開會，共同統籌社區支援服務，以提升地區層面跨服務及跨界別的合作，協調及理順運作上遇到的障礙，以便有效地在各區推行綜合社區中心服務。

在服務提供的層面，綜合社區中心的個案工作員與醫管局的個案經理會保持密切聯繫，亦會按協作指引商討和統籌個案轉介，以及康復服務安排等事宜。綜合社區中心會將懷疑個案轉介至醫管局社區精神科服務接受評估及治療，而醫管局亦會轉介合適的患者到綜合社區中心作進一步跟

進。此外，綜合社區中心與醫管局亦會就個別的個案，經常召開跨界別及跨專業的個案會議，共同為精神病康復者制訂合適的康復計劃，以及安排他們接受適切的醫療和社區支援服務。

(五) 為了加強“個案管理計劃”內各個界別的溝通和合作，以便更有效回應病人及社會的需要，醫管局、社署和相關的非政府機構成立了一個專責小組，重新檢視現有的服務模式和共同草擬《嚴重精神病患者個案管理服務框架》(“《服務框架》”)。專責小組期望可於2015年年初擬備《服務框架》的初稿以諮詢業界主要持份者，包括相關的服務提供者及病人組織。專責小組亦期望《服務框架》可於2015-2016年度公布。

銷售貓狗皮毛

8. 何俊賢議員：主席，據報，近日有店鋪銷售懷疑來自內地從貓狗身上活剝下來的皮毛，引起關注動物權益團體的廣泛關注。然而，現行法例沒有規管有關的銷售活動。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，當局每年接獲有人非法輸入動物產品(包括貓狗皮毛)的舉報宗數、當局每年就執行有關法例而進行巡查的次數，以及每年有關人士被檢控及被定罪的個案宗數分別為何；
- (二) 是否知悉哪些國家及地區已立法禁止銷售貓狗皮毛及其相關產品；若知悉，詳情為何；及
- (三) 會否考慮立法禁止銷售貓狗皮毛及其相關產品，以加強保障動物權益；若會，詳情為何；若否，原因為何？

食物及衛生局局長：主席，政府多年來一直致力在社區推動愛護動物的文化，保障動物的福利。根據《貓狗規例》(第167A章)，任何人不得屠宰任何狗隻及貓隻或售賣狗肉及貓肉作食物之用。任何人如違反有關規例，一經定罪，可處罰款5,000元及監禁6個月。此外，根據《防止殘酷對待動物條例》(第169章)，任何人如殘酷對待動物或導致動物受到不必要的痛苦，一經循簡易程序定罪，可處罰款20萬元及監禁3年。

漁農自然護理署(“漁護署”)迄今並無在本港發現任何屠宰貓狗以製作皮草的行為。如發現任何懷疑殘酷對待動物的個案，漁護署會作出跟進和調查，並會視乎情況採取檢控行動。

因應有傳媒於2014年11月23日報道有關售賣懷疑經非法輸入而取得的貓狗皮一事，漁護署已即時進行調查。2014年11月23日，漁護署到大埔的涉事店鋪進行視察，但在店鋪內並無發現上述產品。該店負責人表示，他已把有關產品交予香港愛護動物協會(“協會”)。漁護署遂聯絡協會，證實該店曾把9塊疑似狗皮交由協會保管。漁護署已警告該店負責人，如無適當的許可證而把這類產品輸入香港，即屬違法，漁護署會視乎情況採取法律行動。該署亦會與香港海關合作，加強監察這類產品的非法輸入情況，採取相應執法行動，並會增強這方面的宣傳工作。

我現就質詢的各部分答覆如下：

(一) 根據《狂犬病規例》(第421A章)第11(1)條，任何人除非根據及按照特准人員發給的許可證而辦理，否則不得將動物產品(包括貓狗皮)輸入香港。任何人違反上述條文，即屬犯罪，一經定罪，可處罰款5萬元及監禁1年。

漁護署已設立監察機制，根據《狂犬病規例》處理非法輸入的動物、動物屍體或動物產品，並一直與香港海關緊密合作，在各邊境管制站打擊非法輸入這類產品。

由2010年至2014年11月，漁護署根據《狂犬病規例》就有關非法輸入動物產品(包括貓狗皮)所收到的舉報數字、巡查次數，以及有關人士被檢控及被定罪的個案數字如下：

年份	2010	2011	2012	2013	2014 (截至11月 30日)
舉報宗數	0	0	0	0	1
巡查次數	53	51	76	72	71
檢控個案	2	1	1	0	0
定罪個案	2	1	1	0	0

以上列出的個案當中，涉及貓狗皮的只有2014年的1宗舉報，以及在同年因應該舉報所作出的兩次巡查；當中並未涉及任何檢控或定罪個案。

- (二) 據了解，美國的貓狗保護法(Dog and Cat Protection Act of 2000)及歐洲聯盟(“歐盟”)的相關條例設有條款禁止在當地輸入、輸出及銷售貓狗皮毛。在美國，違例者最高可被罰款1萬美元；而歐盟成員國則可自行訂定罰則。
- (三) 我們認為要保障和促進動物福利，公眾教育至為重要。為此，漁護署成立了一支專責隊伍，負責擬訂、推行和深化公眾教育和宣傳計劃，以宣揚愛護動物和以負責任的態度飼養寵物等信息。有關活動包括製作和播放電視宣傳短片及電台宣傳聲帶、在公共交通工具、雜誌及網站上登載廣告、在購物商場舉辦推廣活動、定期推行鄉村和社區宣傳計劃、到學校舉行講座，以及每年進行有關照顧寵物的調查等。這方面的工作將會繼續進行。政府現時未有計劃立法禁止銷售貓隻與狗隻的皮毛及其相關製品。我們會密切留意相關事宜的發展，並確保政策因時制宜。

亞洲電視有限公司拖欠員工薪金

9. 何俊仁議員：主席，據報，亞洲電視有限公司(“亞視”)曾於去年9月及11月兩度拖欠全體員工薪金多天。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，當局分別共收到多少宗關於僱主拖欠員工薪金的求助及投訴個案，以及向有關僱主提出檢控的個案宗數及其詳情為何；
- (二) 鑑於據報當局曾收到亞視員工就被拖欠薪金作出求助的個案，有關的個案詳情及當局的跟進工作為何；及
- (三) 鑑於行政長官會同行政會議正考慮亞視的本地免費電視節目服務牌照續期申請，相關的考慮因素會否包括亞視曾拖欠員工薪金的事件；如否，原因為何？

勞工及福利局局長：主席，勞工處一向對拖欠僱員工資的僱主採取嚴厲的執法行動。就亞視涉嫌違反《僱傭條例》拖欠僱員2014年9月份工資一事，勞工處已完成調查，並在徵詢律政司的法律意見後，於去年12月31日向亞視及其相關董事發出合共34張傳票，包括檢控公司故意及無合理辯解不依時支付工資給僱員，以及公司違例欠薪是在相關董事的同意、縱容或疏忽下造成。就2014年11月份的欠薪，勞工處現正就涉嫌違例事項進行積極調查，並和律政司保持緊密接觸，如果有足夠的證據，勞工處會再向亞視及其董事提出檢控。

就何俊仁議員的質詢，我現答覆如下：

(一) 勞工處於過去5年所處理涉及聲稱未獲支付工資而提出的僱傭申索和投訴個案數字如下：

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
申索個案數字	6 052	5 128	5 442	5 126	4 992
投訴個案數字	288	427	359	366	358

註：

申索和投訴個案可能涉及有關事實或法律觀點的爭議。這些申索和投訴個案不一定涉及違反法例的情況。

同期，有關檢控僱主和定罪，以及罰款的每年數字如下：

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
檢控傳票數字	1 854	1 142	713	592	420
被定罪的傳票數字	1 481	876	525	443	304
總罰款(元)	4,383,200	2,572,750	1,666,600	1,299,326	1,280,100

當中，共有7名僱主及8名公司董事因欠薪而被判處監禁刑罰，另有13名僱主及9名公司董事被判社會服務令。

(二) 勞工處十分重視保障僱員的法定權益，並已對亞視的欠薪個案採取迅速的跟進和調查。

勞工處在去年10月初收到亞視的員工指稱公司拖欠2014年9月份工資的舉報後，勞工處已即時向亞視發出口頭及書面

的勸諭及嚴正的警告，並與該公司的管理層會面，多次口頭及書面敦促他們盡快解決欠薪問題，並提醒他們在《僱傭條例》下支付工資的責任和違反法例的刑責。勞工處亦同時對亞視展開欠薪罪行調查，巡查亞視的工作場所，面見公司負責人及員工，以及查閱工資及僱傭紀錄，以偵查涉嫌違例事項，並搜集證據，以便跟進及考慮向違例僱主提出檢控。

過去數星期，勞工處一直在其職權範圍內致力協助受影響員工，包括設立熱線供亞視員工查詢和求助；舉行簡報會向員工講解他們在法例下的權益；協助員工入稟勞資審裁處，以及邀請他們出任控方證人協助調查僱主涉嫌違例事件。在得悉高等法院委任亞視新經理人後，勞工處亦即時協助員工代表與該經理人會面，讓雙方直接溝通，了解情況。

(三) 根據商務及經濟發展局，亞視現時的本地免費電視節目服務牌照將於2015年11月30日到期。就亞視提交的牌照續期申請，通訊事務管理局已根據《廣播條例》向行政長官會同行政會議提交建議。行政長官會同行政會議在處理有關申請時，會考慮所有相關因素，包括持牌機構的營運能力、財政狀況等，然後作出決定。

飲食業購買僱員補償保險事宜

10. 張宇人議員：主席，經常有飲食企業東主向本人反映，雖然飲食業的職業安全表現在過去10年明顯改善，但他們為僱員購買僱員補償保險(俗稱“勞保”)而支付的費用不跌反升，亦有多宗飲食企業遭保險公司拒絕承保的個案。另一方面，有保險公司向飲食企業東主表示，勞保費用持續上升的主要原因是詐騙工傷賠償的個案近年增加，保險公司為彌補損失而把有關成本轉嫁飲食企業。就此，政府可否告知本會：

(一) 鑑於政府官員於上月本會一個事務委員會會議上表示，職業安全健康局(“職安局”)的一個工作小組會在適當時機就飲食業勞保費用與保險業聯繫，當局是否知悉有關工作的詳情及進度；職安局會否公布工作結果；如會，公布的日期為何；

- (二) 保險業監理處(“保監處”)有否搜集關於勞保的數據；如有，自2012年至2014年，保監處每年接獲的投訴宗數及分類數字、各行業(包括飲食業)的勞保平均收費率、索償宗數，以及索償款額等；如否，保監處會否搜集有關數據，供市民或企業參考，以增加勞保費用的透明度；
- (三) 是否知悉，自2012年至2014年，僱員補償聯保計劃管理局(“聯保計劃管理局”)除了接獲屬於僱員補償聯保計劃(“聯保計劃”)指明的22類高風險行業因投購勞保有困難而提出參加聯保計劃的申請外，每年接獲各個其他行業(包括飲食業)的有關申請宗數分別為何，以及當中最終獲保險公司承保的個案及申請人撤回申請的個案數目分別為何；
- (四) 有否計劃聯同保險業界、警方及醫院管理局加強打擊詐騙工傷賠償的行為；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (五) 自2012年至2014年，警方每年接獲詐騙工傷賠償的個案宗數分別為何，當中涉及飲食業的個案宗數為何；有關人士被定罪的數目，以及他們被判處的最低及最高的刑罰分別為何？

勞工及福利局局長：主席，在政府的推動下，香港保險業聯會於2007年成立聯保計劃，向投購僱員補償保險(俗稱“勞保”)方面遇到困難的僱主，提供最終的保險保障。如任何行業僱主(包括飲食業僱主)在投購勞保時遇到困難，可聯絡聯保計劃管理局尋求協助。

在保費方面，聯保計劃設有加減費率機制，根據僱主過往的職業安全及健康表現和採取的預防風險措施等因素調整費率。此可加可減機制有助推動僱主採納良好職業安全及健康措施，從而減低在工作時發生意外的風險。

就張宇人議員質詢的5個部分，現答覆如下：

- (一) 職安局於2013年6月為飲食業推出了一個先導計劃，為參與計劃的食肆的員工免費提供職業安全訓練，並派出認可顧問協助食肆建立良好工作場所整理計劃，以進行有關良好

工作場所整理的評審。通過審核的企業可獲職安局頒授證書，確認為優質職安健企業，並可獲資助為員工購買個人防護裝備。職安局會留意參與計劃食肆的職安健表現及勞保費用的情況，以考慮如何進一步優化該計劃。

(二) 過去3年保監處收到有關勞保的投訴及分類數字如下：

投訴類別	投訴宗數		
	2012年	2013年	2014年 (1月至11月)
續保事宜	2	2	0
賠償事宜	5	8	5
顧客服務事宜	3	8	2
總數	10	18	7

有關各類的勞保平均收費率⁽¹⁾及索償額見以下兩表。保險業務是按風險評估而定價的行業。保險公司根據承保的風險，主要是意外率及索償金額來釐定保費率。因此，保費率反映保險公司所需承擔的風險。現時保監處收集並發布10類主要行業購買勞保的數據，當中把飲食與酒店業歸納為一類，沒有有關飲食業的單項數字。在保險收費率方面，據保監處了解，飲食業的有關保險收費率約為1.8%至3.4%。

行業	平均保險收費率(%)		
	2012年	2013年	2014年 (1月至9月)
1 農業，林木業及漁業	2.404	2.584	2.458
2 採礦及採石業	8.271	8.403	1.254
3 製造業	0.612	0.622	0.592
4 電力，燃氣及水務業	0.158	0.239	0.183
5 建造業	1.162	1.255	1.119
6 i. 批發，零售及進出口貿易	0.461	0.498	0.492
ii. 飲食及酒店業	1.441	1.733	1.594

(1) 即保費與相關僱員工資或相關工程合約價值的比率。

行業	平均保險收費率(%)		
	2012年	2013年	2014年 (1月至9月)
7 運輸，倉庫及通訊業	1.095	1.191	0.991
8 金融，保險，地產及 商用服務業	0.250	0.238	0.233
9 社區，社會及個人服 務業	0.375	0.427	0.412
10 其他／未分類職業	0.368	0.426	0.517

行業	支付的索償額(百萬元)		
	2012年	2013年	2014年 (1月至9月)
1 農業，林木業及漁業	6.69	7.40	7.08
2 採礦及採石業	0.15	0.12	0.20
3 製造業	120.27	130.22	110.41
4 電力，燃氣及水務業	3.31	13.38	4.67
5 建造業	933.82	1,143.35	1,118.97
6 i. 批發，零售及進出 口貿易	236.07	288.48	202.09
	ii. 飲食及酒店業	229.89	282.95
7 運輸，倉庫及通訊業	289.84	322.13	239.27
8 金融，保險，地產及 商用服務業	245.82	292.66	264.61
9 社區，社會及個人服 務業	346.16	394.83	334.31
10 其他／未分類職業	26.56	22.42	18.75

保監處現時沒有向保險公司收集索償宗數的數據。

- (三) 按照聯保計劃的申請程序，當收到由合資格僱主填妥的投保申請書及所需文件後，有關申請會送交給所有該計劃下的成員保險公司考慮是否承保。如在兩個工作天內收不到回應，聯保計劃管理局會根據核保委員會訂定的保費率及條款接受僱主投保。

聯保計劃管理局在2012年至2014年期間接獲不屬高風險行業的申請，主要涉及飲食業、貿易業及批發業。有關其他行業的申請數目，每個行業每年一般只涉及一至兩宗申請。總體數字如下：

年份	行業	申請數目*	獲聯保計劃管理局直接承保的申請數目*
2012	飲食業	26	16
	貿易業	9	5
	批發業	6	2
	其他	31	24
	總數	72	47
2013	飲食業	17	15
	貿易業	8	8
	批發業	6	2
	其他	36	26
	總數	67	51
2014	飲食業	5	5
	貿易業	7	7
	批發業	3	3
	其他	14	13
	總數	29	28

註：

- ◆ 在2012年至2014年期間，僅在2012年有一宗申請個案因為公司結業而撤回申請。
- * 大部分的餘下個案在聯保計劃管理局把申請轉介其成員保險公司考慮後已獲其成員公司承保。

(四) 任何詐騙行為都屬刑事罪行。對於市民或任何人士就刑事案件的舉報，包括懷疑詐騙保險(例如工傷詐騙)的個案，警方會採取適當的跟進行動。

通過政府各有關政策局及部門與業界攜手合作，提高職業安全及打擊保險詐騙，希望能減低有關的保險申索，從而使保費率有下調的空間。

(五) 在2012年至2014年10月期間，警方接獲各類保險相關騙案的總數如下：

年份	2012	2013	2014(1月至10月)
個案數目	34	46	49

我們沒有備存涉及飲食業的保險騙案資料，亦沒有就保險騙案備存有關個案性質、定罪及刑罰的分項數字。

登記選民統計數字

11. 梁家傑議員：主席，關於過去數年的登記選民統計數字，政府可否告知本會？

(一) 在2012年至2014年每年的《正式選民登記冊》中，(i)首次登記及(ii)重新登記的選民的人數分別為何，並按他們的性別、所屬年齡組別，以及填報住址所屬區議會分區，使用與表一相同格式的表格列出分項數字；及

表一：(年份)

(二) 鑑於選舉登記主任在編製《臨時選民登記冊》時，會以上一年的《正式選民登記冊》為基礎，但須按法例把不再有資格名列該登記冊的人士(即(i)已逝世、(ii)不再合資格成為香港永久性居民、(iii)不再通常在香港居住，或(iv)已更改其唯一或主要居所而選舉登記主任並不知道他的新住址)的姓名及其他有關詳情剔除，在2012年至2014年，每年分別有多少名登記選民的姓名等詳情因上述理由而被剔除，並按該等人士所屬年齡組別和填報住址所屬區議會分區，使用與表二相同格式的表格列出分項數字？

表二：(年份)

政制及內地事務局局長：主席，

(一) 根據選舉事務處提供的資料，在2012年至2014年全港首次登記及重新登記為選民的數字如下：

周期	首次登記的選民人數 (A)	重新登記的選民人數 (B)	新登記選民總數 (C)=(A)+(B)
2012年	135 099	12 986	148 085
2013年	46 982	9 639	56 621
2014年	71 102	6 159	77 261

選舉事務處就新登記選民總數(即(C)欄)按區議會分區、年齡和性別的分布載列於附表，但選舉事務處沒有附表所載的數字再按首次抑或是重新登記分類。

(二) 於2012年至2014年周期，因不再符合資格登記為地方選區選民而被剔除的人數分類如下：

周期 被剔除的原因及選民人數	2012年	2013年	2014年
未有回應法定查訊程序	218 199	26 281	13 740
離世	22 324	24 591	26 863
其他原因(如自願取消選民登記、喪失香港永久性居民身份)	1 896	527	295
總數	242 419	51 399	40 898

選舉事務處並沒有就選民被剔除的原因再按區議會分區及年齡分布分類。

奇件一

2012年正式選民登記冊：新登記地方選區選民人數

區議會分區	年齡組別及性別		18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71或以上	總數											
	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女												
中西區	508	500	196	225	169	179	189	179	199	261	213	293	212	261	172	192	163	97	121	50	45	101	161	4 814		
灣仔	252	222	91	98	105	98	92	96	114	140	136	125	103	129	114	98	77	87	70	70	41	30	51	68	2 507	
東區	1 684	1 633	563	528	421	384	349	366	352	536	321	507	329	497	324	365	264	335	222	255	128	123	170	285	10 941	
南區	705	706	232	243	167	161	119	144	149	250	177	272	186	228	144	175	116	99	88	93	46	62	89	127	4 778	
油尖旺	663	575	242	280	265	237	224	259	280	312	229	295	206	265	206	230	162	163	170	144	89	63	133	131	5 823	
深水埗	963	980	377	353	310	258	237	239	218	375	220	414	258	396	231	256	179	234	166	201	86	137	238	284	7 610	
九龍城	930	879	328	315	290	265	238	264	267	374	255	367	254	358	228	243	195	217	163	182	93	107	135	186	7 133	
黃大仙	1 549	1 566	394	452	308	255	157	195	178	407	210	459	234	413	212	270	155	233	132	180	99	99	133	193	314	8 698
觀塘	2 218	2 001	564	528	401	351	303	377	380	668	409	695	394	628	337	417	242	330	208	329	194	189	299	427	12 889	
荃灣	948	960	353	304	276	243	245	306	291	400	289	416	284	371	245	253	171	161	127	135	67	68	109	129	7 151	
屯門	1 744	1 693	530	526	425	368	324	347	274	505	242	479	320	458	317	338	226	271	237	231	136	133	227	344	10 695	
元朗	2 324	2 418	688	706	509	502	389	473	345	777	356	896	445	750	463	443	311	315	211	195	140	94	161	207	14 118	
北區	1 324	1 317	395	350	301	241	192	238	148	436	194	418	252	339	242	255	200	205	159	145	89	71	168	219	7 898	
大埔	1 185	1 100	367	319	262	189	136	145	132	224	124	247	153	241	188	197	132	131	85	89	42	36	72	103	5 899	
西貢	1 656	1 543	412	419	305	270	249	252	248	408	258	432	280	421	239	256	158	181	127	139	72	68	94	135	8 622	
沙田	2 308	2 264	679	637	548	556	391	430	338	622	350	654	389	647	369	445	277	323	232	255	134	122	170	258	13 398	
葵青	1 727	1 723	671	635	420	359	291	337	299	576	331	650	313	529	337	362	242	291	196	226	169	170	294	411	11 559	
離島	510	468	188	149	100	81	98	107	107	257	149	261	145	204	104	144	95	74	68	79	34	26	53	51	3 552	
總數	23 198	22 548	7 270	7 067	5 582	4 997	4 223	4 754	4 319	7 528	4 463	7 880	4 757	7 135	4 472	4 939	3 330	3 813	2 758	3 069	1 709	1 677	2 757	3 840	14 085	

附件二

2013年正式選民登記冊：新登記地方選區選民人數

年齡組別及性別 區議會分區	18-20		21-25		26-30		31-35		36-40		41-45		46-50		51-55		56-60		61-65		66-70		71或以上		總數
	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女			
中西區	310	218	63	51	54	33	66	57	50	52	74	48	52	54	44	26	43	33	27	8	14	24	32	1 487	
灣仔	126	134	20	23	30	26	27	31	45	53	33	52	38	23	31	21	24	27	30	17	10	18	28	905	
東區	946	865	122	124	105	109	96	109	119	157	97	166	109	137	82	98	64	68	55	69	34	44	71	95	3 941
南區	391	419	51	76	46	57	38	47	55	44	74	67	53	48	45	34	33	24	27	13	17	25	39	1 775	
油尖旺	329	333	69	74	61	65	85	87	78	123	84	103	94	87	77	73	55	72	51	54	32	49	61	67	2 263
深水埗	603	527	127	121	98	88	72	81	86	141	78	103	85	103	80	77	74	84	69	71	45	43	71	101	3 028
九龍城	541	549	91	82	78	75	82	98	84	138	89	110	88	116	74	75	54	57	48	54	26	33	64	80	2 786
黃大仙	1 005	989	110	110	72	73	61	69	60	121	60	121	85	97	61	74	41	56	46	54	34	41	64	105	3 609
觀塘	1 368	1 298	206	179	125	151	109	116	108	210	139	216	114	188	115	144	66	94	84	98	80	78	117	181	5 584
荃灣	519	496	76	50	73	63	75	84	85	111	72	88	72	74	49	49	39	38	23	36	25	24	43	46	2 310
屯門	1 053	996	142	123	123	96	97	88	71	128	71	112	80	109	50	72	56	53	48	48	29	33	50	63	3 791
元朗	1 513	1 533	205	181	132	135	104	125	107	191	99	174	123	152	115	110	80	103	75	67	55	41	63	79	5 562
北區	728	846	86	84	66	81	54	64	44	106	53	101	54	92	71	51	33	43	34	37	23	16	38	40	2 865
大埔	634	675	75	82	71	57	47	46	48	79	36	64	60	61	54	58	40	30	31	20	14	14	19	30	2 345
西貢	1 032	990	110	98	100	91	78	104	107	149	104	154	101	132	87	78	53	52	37	50	26	38	33	45	3 849
沙田	1 398	1 423	162	192	144	162	129	164	113	257	151	209	142	175	106	140	83	88	76	98	42	50	59	84	5 647
葵青	935	915	152	127	100	96	65	96	78	163	77	153	69	111	55	76	51	68	43	52	48	49	64	92	3 735
離島	260	233	48	37	19	21	22	29	22	60	31	49	36	58	33	30	23	24	12	12	10	29	18	1 139	
總數	13 691	13 439	1 915	1 814	1 497	1 500	1 274	1 504	1 364	2 292	1 370	2 123	1 465	1 835	1 234	1 325	913	1 029	828	904	563	604	913	1 225	5 621

奇件三

2014年正式選民登記冊：新登記地方選區選民人數

年齡組別及性別 區議會分區	18-20		21-25		26-30		31-35		36-40		41-45		46-50		51-55		56-60		61-65		66-70		71歲以上		總數
	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	
中西區	440	411	55	60	47	51	29	47	48	73	49	81	46	66	38	49	33	51	35	43	23	35	53	107	1 970
灣仔	192	196	16	25	27	21	21	26	23	27	24	35	29	19	13	26	15	12	10	14	9	7	11	25	823
東區	1 457	1 429	138	129	111	105	78	111	106	148	87	157	84	122	74	98	58	99	44	95	62	88	105	197	5 182
南區	618	659	60	60	33	50	37	48	46	84	50	87	61	82	43	56	47	53	22	54	23	39	63	87	2 462
油尖旺	623	564	77	95	84	70	68	79	56	103	52	109	55	90	60	70	38	72	59	86	54	55	69	111	2 799
深水埗	1 026	966	128	120	110	105	64	86	77	166	75	122	86	149	56	109	63	75	67	101	61	57	71	117	4 057
九龍城	866	875	117	116	110	95	65	100	71	159	100	181	92	135	101	115	89	135	115	123	92	105	113	151	4 221
黃大仙	1 371	1 329	122	160	99	89	50	93	47	123	58	143	65	137	49	101	50	77	63	87	54	66	91	157	4 681
觀塘	1 915	1 877	244	230	180	162	89	149	114	322	153	346	155	274	131	199	101	182	130	228	149	181	224	333	8 068
荃灣	955	844	76	78	71	50	41	66	55	79	49	76	41	49	34	37	24	40	33	36	15	17	28	55	2 849
屯門	1 631	1 579	156	145	110	99	79	102	89	144	63	166	80	139	75	106	72	81	76	86	57	77	65	78	5 355
元朗	2 332	2 236	213	214	185	136	129	156	111	206	101	221	118	173	122	143	101	114	101	95	59	64	75	86	7 491
北區	1 401	1 254	95	114	70	80	53	81	29	128	44	120	40	98	60	58	56	46	33	43	20	24	42	59	4 048
大埔	1 193	1 104	80	81	95	58	65	76	43	78	35	83	37	76	43	59	51	44	29	40	25	27	25	64	3 511
西貢	1 416	1 340	99	97	105	118	66	99	59	134	90	135	76	89	56	74	41	48	29	48	35	30	31	32	4 347
沙田	2 577	2 377	204	154	167	153	99	168	87	250	111	248	100	188	98	145	90	116	97	114	54	84	76	136	7 893
葵青	1 679	1 624	164	160	126	127	80	116	76	153	84	171	74	121	78	100	66	119	75	132	92	121	126	175	5 839
離島	470	463	36	30	44	40	21	36	26	65	41	69	42	39	44	33	25	21	24	24	16	12	26	18	1 665
總數	22 162	21 127	2 080	2 068	1 774	1 609	1 134	1 639	1 163	2 442	1 266	2 550	1 281	2 046	1 175	1 578	1 020	1 385	1 042	1 449	900	1 089	1 294	1 988	7 7261

氣體洩漏事故

12. 蔣麗芸議員：主席，關於氣體洩漏事故，政府可否告知本會：

(一) 過去5年，每年消防人員就懷疑氣體洩漏報告出勤的次數，以及由氣體洩漏引發的火警及爆炸事故數目分別為何(以下表列出)；

年份	出勤次數		引發的火警 事故數目	引發的爆炸 事故數目
	住宅	非住宅		
2010				
2011				
2012				
2013				
2014				

(二) 過去5年，每年氣體洩漏及相關火警或爆炸引致傷亡的消防人員及市民人數為何(以下表列出)；

年份	受傷人數		死亡人數	
	消防人員	市民	消防人員	市民
2010				
2011				
2012				
2013				
2014				

(三) 有否計劃全面檢討關於私營燃氣輸送管道設施的安全及維修保養事宜的規管制度；如有，詳情為何；如否，原因為何；及

(四) 有何措施防止規模類似去年8月在台灣高雄發生的嚴重燃氣爆炸意外在本港發生，以保障市民的生命及財產安全？

環境局局長：主席，

(一) 根據保安局提供的資料，過去5年，消防人員就懷疑氣體洩漏報告出勤的次數，以及由氣體洩漏引發的火警及爆炸事故數目載於下列表一：

表一

年份	出勤次數*	引發的火警事故 數目	引發的爆炸事故 數目
2010	309	19	0
2011	327	7	0
2012	287	6	0
2013	294	8	0
2014**	267	6	1

註：

* 包括懷疑氣體洩漏，以及由氣體洩漏引發的火警及爆炸事故的出勤次數。消防處並沒有把懷疑氣體洩漏的個案以住宅或非住宅作分類統計。

** 數字截至2014年11月30日，現時未有2014年12月數字。

(二) 根據保安局提供的資料，過去5年，因氣體洩漏及相關火警或爆炸引致傷亡的消防人員及市民數目載於下列表二：

表二

年份	受傷人數		死亡人數	
	消防人員	市民	消防人員	市民
2010	0	4	0	3
2011	0	5	0	0
2012	0	4	0	1
2013	0	6	0	4
2014 [#]	9	8	0	1

註：

數字截至2014年11月30日，現時未有2014年12月數字。2014年11月22日石硶尾邨氣體爆炸案中，共有9名消防人員受傷，當中1名消防總隊員延至12月4日不治。

根據機電工程署(“機電署”)提供的資料，過去5年，涉及燃氣輸送管道設施的安全事故及傷亡人數載於下列表三：

表三

年份	涉及燃氣輸送管道設施的安全事故 [^]	傷亡人數
2010	39	0
2011	67	0
2012	62	0
2013	36	0
2014	43	0

註：

[^] 數字並未包括因第三者損毀燃氣輸送管道所引致的事故。

(三)及(四)

有關煤氣、石油氣和天然氣的安全事宜是受《氣體安全條例》規管。氣體供應公司須根據氣體特性及壓力、喉管物料及直徑大小，定期為地下氣體喉管進行洩漏巡查及壓力測試。此外，《氣體安全條例》亦規定氣體供應公司在煤氣和石油氣均加入特殊氣味，倘若在洩漏時會容易被人察覺。機電署定期巡查氣體裝置，以及稽查氣體供應公司所進行的維修保養、管道的洩漏巡查和壓力測試。機電署亦與氣體供應公司舉行定期會議，以及進行聯合緊急事故應變演習，以檢討及確保有關人員具備處理氣體事故的應變能力。

香港城市地下燃氣管網是用作輸送煤氣，煤氣公司已採用電子監控及數據接收系統持續監察氣體供應網絡。倘因喉管損壞而出現氣體洩漏和網絡氣壓急降的情況時，系統會發出警告信號，控制室人員會按需要利用遙控裝置關閉供氣主喉的開關閥，以防止氣體繼續洩漏。現行燃氣輸送管道設施的安全及維修保養事宜的規制度行之有效，儘管如此，機電署會繼續與氣體供應公司定期檢討及跟進氣體安全事宜，並在需要時採取適當的行動。

防止長期病患長者自殺

13. 陳婉嫻議員：主席，近日發生多宗長者(即65歲或以上人士)懷疑因病厭世而自殺的悲劇。有學術研究報告指出，香港長者在各年齡組別中的自殺率是最高的，而且有不少長者輕生的原因是受健康問題折磨。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否統計在過去5年，每年長期病患長者人數為何，並按疾病類別(例如癌症、心血管疾病及其他痛症等)列出分項數字及其佔總數的百分比；
- (二) 有否統計在過去5年，(i)每年長者自殺身亡及自殺未遂的個案數目分別為何、(ii)該等數字分別佔有關總數的百分比，以及(iii)該等數字按自殺原因分類的數目；如有統計，詳情為何；如否，原因為何，以及未來會否進行統計；
- (三) 去年有否採取新措施，以減少長者因病厭世而自殺的個案；及
- (四) 除現有長者醫療服務及防止長者自殺計劃外，當局會否(i)重新檢討長期病患長者對心理及情緒支援的服務需求、(ii)加強有關服務，以及(iii)制訂更有效的策略，妥善照顧他們的精神健康，以避免他們因病厭世而自殺；如會，詳情為何；如否，原因為何？

勞工及福利局局長：主席，就陳婉嫻議員的質詢，我現答覆如下：

- (一) 在過去5年，政府統計處分別於2009年11月至2010年2月及2011年10月至2012年1月期間，進行了兩輪以與健康有關事宜為專題的主題性住戶統計調查，以收集各類數據，包括香港居民的健康狀況的資料。統計調查的受訪者均被問及有否在統計時患有經西醫診斷的慢性疾病及(如適用)慢性疾病的類別。下表載列於兩輪主題性住戶統計調查中，按慢性疾病類別劃分，報稱患有慢性疾病的65歲及以上人士數目：

統計期間	2009年11月至 2010年2月		2011年10月至 2012年1月	
	人數	百分比 [#] %	人數	百分比 [#] %
慢性疾病類別 [^]				
高血壓	373 600	61.0	413 800	62.4
糖尿病	149 100	24.4	180 100	27.2
膽固醇過高	97 600	15.9	119 300	18.0
心臟病	84 000	13.7	88 500	13.4
癌病 ⁺⁺	25 100	4.1	31 700	4.8
哮喘	16 000	2.6	14 100	2.1
中風	28 200	4.6	29 100	4.4
其他 [@]	352 700	57.6	355 800	53.7
合計	612 300		662 600	

註：

數字顯示所有患有經西醫診斷的慢性疾病的65歲及以上人士中所佔的百分比。

^ 可選擇多項答案。

++ 指原發的癌症，而不是二次轉移的癌症。

@ 包括骨骼肌肉疾病、耳／鼻／喉疾病、眼病等。

(二) 此外，根據政府統計處提供的最新資料，過去5年本港已知的整體自殺死亡人數及65歲及以上長者自殺死亡人數如下：

年份	自殺死亡人數	
	總計人數	65歲及以上長者 (佔該年總計百分比)
2009	985	261 (26.5%)
2010	973	267 (27.4%)
2011	866	245 (28.3%)
2012	911	252 (27.7%)
2013	853	224 (26.3%)

企圖自殺的個案數字較難確定，而且企圖自殺者較少願意主動報告有關資料。因此，政府並無企圖自殺個案的統計數字。

自殺是一個可由多種原因引致的複雜問題，包括生理、社會及心理等多種因素互為作用，每個個案都有其獨特性。再者，未必每個自殺個案都會留下明確的自殺原因。因此，政府並無按自殺原因分類的自殺死亡數字。

(三)及(四)

政府一直採取多管齊下的措施處理長者自殺問題。社會福利署(“社署”)透過主流、專門及熱線服務，識別及支援有情緒困擾及／或有自殺危機的長者。

在主流服務方面，全港65間綜合家庭服務中心、22個家庭生活教育服務單位和兩間綜合服務中心為有需要的長者提供預防、支援和補救性服務。全港55間設於醫院及診所的醫務社會服務部亦提供輔導及支援服務，社工在個案評估時會評估受助人的自殺風險。

此外，現時全港有超過200間津助長者中心為長者提供一系列服務，包括探訪、情緒支援、輔導及轉介，特別是獨居及隱蔽長者。其中，政府自2014-2015年度起，增撥資源予：(i)41間長者地區中心及119間長者鄰舍中心增聘社工人手以協助推展服務，例如長者輔導及情緒支援服務；以及(ii)51間長者活動中心以提升其服務至長者鄰舍中心水平，以加強對居於社區的長者的支援，包括長期病患及有情緒困擾的長者的支援。

在專門服務方面，社署資助香港撒瑪利亞防止自殺會的“自殺危機處理中心”，為受自殺問題困擾的人士，提供外展、危機介入、深入輔導等服務。此外，非政府機構“生命熱線”自2006年起獲香港賽馬會慈善信託基金資助，展開“生命共行一外展長者服務”，透過外展形式及早識別有情緒困擾及／或自殺危機的長者，並安排受過訓練的義工探訪長者，以紓緩他們的情緒及支援他們尋求專業人士的協助。

在熱線服務方面，社署及非政府機構為企圖自殺及受情緒困擾人士提供共6項專責熱線服務，因應受助人的需要，鼓勵及轉介他們到相關服務單位接受深入輔導服務。

此外，衛生署的長者健康服務一向致力促進長者的精神健康，在轄下的長者健康中心為會員提供精神心理評估、輔導服務、治療和精神健康教育活動。

長者健康外展隊伍亦為社區和院舍的長者及其照顧者提供促進健康活動及培訓，內容包括協助長者及其護老者認識及懂得如何妥善處理長期病患所帶來的壓力、情緒反應(包括抑鬱情緒)，甚或自殺的念頭和行為。

長者健康服務亦不時透過媒體如電視、電台、互聯網、報紙和刊物等，以宣揚精神健康的重要性及加強公眾人士對長者及護老者精神健康的關注。

另一方面，醫院管理局(“醫管局”)的精神科一直為有自殺風險的病人提供全面評估、治療和跟進支援服務。醫管局的“防止長者自殺計劃”為懷疑患有抑鬱症或有自殺傾向的長者提供精神科速治服務。社署、社福機構或醫生均可轉介該等長者至計劃跟進。醫管局亦推出多項措施預防住院病人自殺，包括改善醫院環境，以及為住院者作自殺風險評估，讓前線人員及早察識高危病人。

處理專門承建商註冊申請

14. 麥美娟議員：主席，根據《建築物條例》(第123章)，建築事務監督可指定某類建築工程須由註冊專門承建商進行。現時有5類工程被指定為專門工程，包括通風系統工程。建築事務監督亦已按該條例委任承建商註冊事務委員會(專門承建商)(“註冊委員會”)，以協助他考慮註冊為專門承建商的申請。然而，有從事通風系統工程的人士向本人投訴，指該委員會的個別成員在處理其註冊申請時的操守有欠專業，而評審註冊申請的程序及準則亦有欠公允。就此，政府可否告知本會：

(一) 過去5年，當局每年接獲的專門承建商註冊申請數目，以及當中獲批的數目所佔的百分比為何；

- (二) 過去3年，當局審批專門承建商註冊申請平均需要多少個工作天；
- (三) 註冊委員會各成員的資歷為何；註冊委員會與申請人及其關鍵人士進行專業面試的具體安排為何，包括如何核實有關人士的相關資格、經驗和知識，以及抽選委員會成員進行該等面試的安排；有否設立委員會成員申報利益的機制；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (四) 註冊委員會與申請人及其關鍵人士進行面試時有否採用統一的評分方法及準則；若否，當局如何確保委員會成員客觀及公正地評審有關申請；過去5年，當局有否檢討註冊申請評審機制；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (五) 現時有否機制，讓申請人就不獲註冊委員會推薦為註冊專門承建商提出上訴，以及就註冊委員會成員沒有按照評審準則考慮其申請作出投訴，以保障申請人的權利？

發展局局長：主席，屋宇署根據《建築物條例》制訂承建商註冊制度。這個制度的目的，是確保只有在執行工作及職責方面能完全勝任，並且非常熟悉相關法例規定及現行樓宇管制制度的承建商，方可註冊成為註冊承建商和獲准進行建築工程及街道工程。

某些建築工程必須由註冊專門承建商進行。就此，屋宇署現時就5項不同類別的專門工程備存承建商名冊，分別為拆卸工程、基礎工程、現場土地勘測工程、地盤平整工程及通風系統工程。申請列入名冊的承建商及其獲授權簽署人必須具備相關的資格及經驗，並須通過根據《建築物條例》成立的承建商註冊事務委員會（“註冊委員會”）的評審或面試。屋宇署亦已發出《申請註冊為一般建築承建商／專門承建商須知》，詳列註冊申請程序、規定及面試範圍等資料，供申請人參考。

就質詢的5個部分，我的答覆如下：

- (一) 過去5年，屋宇署每年接獲的專門承建商註冊申請數目、獲批數目及當中獲批的百分比列載於下表。

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
註冊申請數目	31	46	43	35	42
獲批數目	12	15	15	16	6 [*]
獲批數目所佔百分比	38.7	32.6	34.9	45.7	14.3 [*]

註：

* 部分2014年接獲的申請仍在處理中。

- (二) 屋宇署並無統計審批專門承建商註冊申請所需的時間。然而，自2014年11月1日起，屋宇署已就一般建築承建商或專門承建商的註冊申請，實施簡化的審批程序。根據該程序，如申請文件齊備，屋宇署會在收到申請起計兩個月內把有關申請轉交註冊委員會及安排評審或面試。根據《建築物條例》第8B(7)條，屋宇署會在評審或面試後的3個月內通知申請人其申請結果。
- (三) 處理專門承建商註冊申請的註冊委員會根據《建築物條例》第8(3A)條組成，成員包括：
- (i) 建築事務監督的代表；
 - (ii) 3名人士，由建築師註冊管理局、工程師註冊管理局及測量師註冊管理局各自從認可人士名單、註冊結構工程師及註冊岩土工程師名單中提名1人；
 - (iii) 由香港建造商會有限公司提名的人士3名；及
 - (iv) 由建築事務監督從其認為適合的團體所提名的人士之中，選出兩名。建築事務監督就工程性質以決定適合的團體。以處理通風工程承建商註冊申請的註冊委員會為例，有關代表由香港機電工程承建商協會、香港註冊通風系統承建商協會及工程師註冊管理局(屋宇裝備工程師)提名。

註冊委員會每屆任期為兩年。主席由委員互選產生，但人選不得為建築事務監督的代表。每一屆委員會任期開始前，屋宇署會給予各委員指引，讓委員了解委員會的職能、組成、相關程序及利益申報等事宜。

就面試的具體安排，面試的目的是要確定申請人有執行指定職務的資格和經驗，以及在進行及監督建築工程及街道工程時能否應用有關知識。註冊委員會委員各自對申請人作出評核，然後由主席引領委員投票而得出最後決定，就接受、押後或拒絕有關申請向屋宇署提供意見。

此外，有關利益申報機制，根據屋宇署給予委員的指引，委員如得悉所審理的事項或申請人與其本人的利益可能有衝突時，須詳盡披露有關利益。若委員與其他委員之間的利益關係可能與申請人的利益有衝突時，委員亦如前述須詳盡披露有關利益。在每次註冊委員會開始進行面試前，各委員必須使用標準表格，書面確認他們與申請人沒有利益衝突。

- (四) 在進行面試時，註冊委員會使用標準化的評估表就以下各範疇對申請人作出評審：
- (i) 申請人呈交的文件；
 - (ii) 如屬法團，申請人的管理架構是否妥善；
 - (iii) 職員的經驗、資格和勝任程度是否適當；
 - (iv) 申請人取用工業裝置和資源的能力；及
 - (v) 獲授權簽署人應用相關知識(包括《建築物條例》及規例、有關的作業守則、作業備考等)的能力。

廉政公署曾於2010年就屋宇署的註冊制度和程序的公平及公正進行檢討，並分別於2010年及2012年向屋宇署提供建議，建議包括在面試過程、委員的利益申報機制、委員的誠信及有關註冊申請的程序等作出修訂。屋宇署已採納廉政公署的建議，包括於2011年應相關建議修改給予註冊委員會的指引。其後，屋宇署於2014年就註冊委員會的投票機制再進行檢討及修訂，容許主席在其他委員票數相等時投下額外決定性的一票。修訂後的投票機制將於新一屆(即2015-2016年度)的註冊委員會推行。

(五) 根據《建築物條例》第9A條的規定，任何人如因註冊委員會作出的決定而感到受屈，可向原訟法庭法官提出上訴。當有任何上訴提出時，法官可確認、推翻或更改委員會的決定。屋宇署亦會適當地跟進申請人對個別註冊委員會委員的投訴。

電車服務因電車軌道被堵塞而暫停

15. 謝偉銓議員：主席，在去年9月28日至上月15日非法佔路行動進行期間，金鐘及銅鑼灣的部分電車軌道被人堵塞，以致電車服務局部暫停，對市民造成不便。就此，政府可否告知本會：

- (一) 在佔路行動期間，香港電車有限公司有否要求當局協助移除電車軌道上障礙物；若有，當局採取了甚麼跟進行動；
- (二) 鑑於《電車條例》(第107章)第58條訂明，任何人故意及無合法辯解而干擾或堵塞電車軌道的任何部分，即屬犯罪，當局會否對堵塞電車軌道的人士提出檢控；若會，詳情為何；
- (三) 是否知悉，在佔路行動進行期間，電車服務平均每日的班次及載客量為何，以及與前一年同期的數字如何比較；及
- (四) 有否借鑑處理是次佔路行動所得經驗，就電車軌道一旦被人堵塞制訂應變措施；若有，措施的詳情為何；若否，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，在佔領示威行動期間，港九路面交通廣泛受到道路封閉及改道的嚴重影響，電車服務亦因在中環、金鐘及銅鑼灣的電車軌道被示威者堵塞，導致東西行服務未能全面貫通，需要實施分段行駛，最嚴重時介乎上環(西港城)及銅鑼灣(維多利亞公園)之間及跑馬地圈的電車服務曾經暫停。隨着警方在2014年12月15日完成清除銅鑼灣的障礙物，電車服務已全面恢復正常。

就謝偉銓議員質詢的各部分，現答覆如下：

(一)及(二)

在佔領示威行動期間，政府一直呼籲示威者盡快撤離非法佔據的路段。運輸署、警方、民政事務處、相關區議會和運輸業界代表等亦曾接觸示威者，呼籲他們撤出所佔路段。隨着金鐘道的路段在2014年10月14日重開，堅尼地城至跑馬地之間的電車服務恢復正常，但介乎波斯富街及高士威道一段怡和街的服務則仍然受阻。

電車公司明白當時情況的敏感性和複雜性，亦曾要求政府處理該路段電車軌道的堵塞。警方對電車軌道被佔領者違法堵塞一事十分關注，堅決採取果斷的執法行動，並於2014年12月15日清除上述路段的障礙物。電車服務於同日全面恢復。清場當日警方一共拘捕17名示威者，案件現在仍在調查階段。警方決心維護香港法治，不會容忍違法行為，日後針對同類情況，亦會採取適當措施執法。

在佔領示威行動期間，運輸署的“緊急事故交通協調中心”與電車公司一直保持緊密聯繫，按實際情況調整服務，其中包括提供來往維多利亞公園及百德新街的免費循環線服務及往返港島東面和西面地區的免費電車轉乘服務，務求在可行的情況下盡量維持電車服務，減低對乘客造成的不便。運輸署和電車公司亦有透過傳媒及其他渠道，適時向公眾發放最新的服務資訊。

- (三) 根據電車公司提供的數字，由於電車在佔領示威行動期間只可維持行走短途線(即堅尼地城至上環、筲箕灣至維多利亞公園，以及自金鐘道的電車軌道開通後堅尼地城至跑馬地)，行車路程比正常為短，因此每日平均班次得以較為頻密，比2013年同期上升了約33%；然而，乘客數目卻大受影響，每日平均載客量較2013年同期下降了約30%。
- (四) 政府各部門一直有就各種大型事故及公眾活動作出風險評估和制訂應急預案。就交通運輸安排方面，運輸署會按既定機制，透過“緊急事故交通協調中心”與警方及公共交通服務營辦商緊密聯繫，因應實際情況實施包括交通改道及調整公共交通服務在內的應變方案，盡量減少對市民的影響，亦會汲取是次處理佔領示威行動堵路的經驗。

興建公園的工程項目

16. 黃碧雲議員：主席，有不少市民向本人反映，他們所住地區的人口持續上升，但康樂設施卻嚴重不足，而在個別地區興建中／將會興建的公園的完工日期又遲遲未能落實，令市民缺乏休憩空間。就此，政府可否告知本會：

- (一) 將會在未來3年動工或完成的公園工程項目名稱分別為何；該等工程項目(i)現時分別屬於基本工程計劃下的哪些工程級別、(ii)於何時被納為該等級別、(iii)當中現時屬乙或丙級的工程項目預計分別會於何時被提升至甲級，以及(iv)預計將於何時動工及／或完成，並按5個立法會分區直接選舉選區分別列出該等資料；
- (二) 各類基建工程項目(包括橋樑、隧道、道路和學校的建造工程及渠務工程等)由被納為乙級工程至被提升至甲級工程平均所需時間分別為何；該等時間與公園工程項目的相關所需時間如何比較；若後者較長，原因為何；
- (三) 鑑於丙級工程項目獲政府在一年一度的資源分配工作中預留資源後，才可提升至乙級，當局在決定如何分配資源予各工程計劃時，市民的支持程度是否考慮因素之一；當局會否盡早分配資源予市民期望盡快落成的公園項目，以便盡快展開有關的工程；及
- (四) 鑑於公園是不少市民休憩和運動的地方，當局會否加快推行第(一)部分所述的公園項目，讓市民早日享用有關設施；若會，詳情為何；若否，原因為何？

民政事務局局長：主席，

- (一) 康樂及文化事務署(“康文署”)一直致力規劃和興建各項包括公園的康體設施，以及致力改善現有公園的設施，以供市民使用。現時，已準備向立法會財務委員會(“財委會”)申請撥款興建或正在興建的新公園或重建公園基本工程項目共有5個，包括將軍澳第74區地區休憩用地、觀塘海濱花園(第二期)、重建觀塘游泳池場館及觀塘遊樂場、維多利

亞公園游泳池場館重建工程(包括重置及改善公園設施)，以及深水埗興華街西休憩用地。它們將於未來數年陸續落成及開放予市民使用。上述工程項目的級別、預計動工及落成時間的資料載於附件。

(二)至(四)

在政府基本工程計劃下，工程項目由確立技術可行性(即把項目納為丙級工程)至開始施工前期工作(即把項目納為乙級工程)實際所需的時間，以至提請財委會批准撥款(即把工程項目提升為甲級)，會因應個別工程項目的重要性、迫切性、範圍、複雜程度、持份者(包括相關區議會)意見和基本工程計劃的可持續性等因素，以及個別工程項目是否須要遵行法定程序(例如《環境影響評估條例》的規定)或收回土地，而有所不同，因此很難將不同類型工程所需的籌劃時間直接比較。事實上，每個工程項目由乙級提升至甲級的時間因其個別情況而各有差異。當局並沒有統計有關數字。康文署重視市民的意見和訴求，當工程項目獲批撥款後，我們會盡快動工及按時完成工程，以期盡早開放設施予市民使用。

附件

已準備向財委會申請撥款興建或 正在興建的新公園或重建公基本工程項目

立法會 地方選區 範圍	工程項目	工程 計劃 級別	工程級別 落實／升級 時間	確實／ 預計 動工 時間	預計完工 時間
1 新界東	將軍澳第74 區地 區休 憩用 地、體 育館 及圖 書館	甲級	在2011年6 月獲財委會 批准提升為 甲級工程	2011年 9月	建造工程已 大致完成， 休憩用地設 施可望於 2015年第 一季開始開 放予市民使 用。

	立法會 地方選區 範圍	工程項目	工程 計劃 級別	工程級別 落實／升級 時間	確實／ 預計 動工 時間	預計完工 時間
2	九龍東	觀塘海濱花園(第二期)	甲級	2012年7月 獲財委會批准提升為甲級工程	2013年2月	建造工程已大致完成，海濱花園設施可望於2015年4月開放予市民使用。
3	九龍東	重建觀塘游泳池場館及觀塘遊樂場	甲級	2009年7月 獲財委會批准提升為甲級工程	2009年11月	第1期工程(新泳池場館)已完工及於2013年4月投入服務。 第2期工程(拆卸舊泳池場館並重置觀塘遊樂場)預計於2015年1月完工。
4	香港島	維多利亞公園游泳池場館重建工程(包括重置及改善公園設施)	甲級	2009年6月 獲財委會批准提升為甲級工程	2009年8月	第1期工程(新泳池場館)已完工及於2013年9月投入服務。 第2期工程(拆卸舊泳池場館並重置公園設施)預計於2015年第三季完工。

	立法會 地方選區 範圍	工程項目	工程 計劃 級別	工程級別 落實／升級 時間	確實／ 預計 動工 時間	預計完工 時間
5	九龍西	深水埗興華 街西休憩用地	乙級	我們計劃在 今個立法年 度，就擬議 工程向立法 會申請撥 款，把工程 項目提升為 甲級	若撥款 獲批 准，預 計於 2015年 第四季 動工	2017年第三 季

外籍家庭傭工濫用僱傭安排

17. 田北俊議員：主席，據報，有外籍家庭傭工(“外傭”)受外傭中介公司(“中介公司”)慫恿，故意作出差劣的工作表現或態度欠佳，意圖促使僱主主動提早與其解除合約，以便轉換僱主並獲得返回原居地的旅費，以及相當於1個月薪酬的代通知金等補償(俗稱“跳工”)。該等外傭亦利用《入境條例》(第115章)的漏洞，只短暫出境前往澳門或內地，之後折返香港為新僱主工作。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於入境事務處(“入境處”)自2013年6月起加強審查經常轉換僱主的外傭的工作簽證申請，入境處至今每月發現多少宗懷疑“跳工”的申請，以及該等個案當中，入境處予以拒絕和不予跟進的個案數目分別為何，以及有多少宗個案的申請人撤銷申請(以表列出)；
- (二) 有否評估入境處以便民為由，不嚴格執行外傭轉換僱主前須先返回原居地的規定，是否屬行政失當；如有評估，詳情為何；如否，會否進行評估；
- (三) 過去5年，當局發現中介公司慫恿或協助外傭“跳工”的個案數目，以及當局如何處理該等個案；
- (四) 有否評估可否引用《商品說明條例》(第362章)，加強打擊中介公司的違規行為(例如向準僱主提供不準確的外傭資料)；

- (五) 有否考慮引入中介公司違規記分制度和規定有關從業員須申領牌照，以加強監管該行業；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (六) 會否考慮引入外傭試用期制度，規定在試用期內解僱外傭的僱主無須繳付代通知金，以及僱主在試用期滿後才須付清中介費用；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (七) 鑑於本港在去年年初超過97%的外傭來自菲律賓及印尼，當局有否措施進一步便利中介公司從其他國家引入外傭，以增加僱主的選擇及減少“跳工”的情況？

保安局局長：主席，就議員的質詢，經徵詢勞工及福利局和商務及經濟發展局，政府綜合答覆如下：

- (一) 入境處自2013年6月起加強審查曾多次轉換僱主的外傭的工作簽證申請。在處理外傭的工作簽證申請時，入境處會詳細審查申請人的情況，例如申請人在12個月內提前終止僱傭合約的次數及原因，以考慮是否涉及濫用提早終止合約轉換僱主的安排。截至2014年12月31日，入境處共接獲約155 000宗外傭工作簽證申請，當中懷疑“跳工”的申請有3 903宗，佔所有申請的2.5%。入境處對這些懷疑個案作出詳細審查後，拒絕268宗申請，而自願撤銷及未能跟進的申請則分別有287宗及163宗。
- (二) 根據現行政策，外傭在兩年合約期內提出在香港轉換僱主的申請，除特殊情況外，通常不會獲得批准。特殊情況包括原來的僱主因外調、移民、逝世或經濟原因以致不能繼續履行合約，或有證據顯示該外傭曾遭受苛待或剝削。外傭如欲受僱於新僱主，須先返回原居地，重新向入境處申請工作簽證。然而，由於本地家庭對外傭的需求龐大，入境處不時收到僱主的求助，要求盡快處理他們的外傭申請以解決燃眉之急。此外，外傭因各種原因與其前僱主解約後，生活頓成問題，亦想盡快回港為新僱主工作。作為一項便民的安排，入境處在處理外傭轉換僱主申請時，會採取較彈性的方法執行有關規定。當審批外傭在提早終止合約後受僱於另一僱主的工作簽證申請時，入境處會確定外

傭已離開香港，才會發出新的工作簽證。上述為經考慮僱主和外傭的需要而作出的安排，入境處會不時檢視安排的實際運作情況。

- (三) 當局沒有儲存有關數字。
- (四) 經修訂的《商品說明條例》(第362章)禁止商戶將虛假商品說明應用於向消費者提供或要約向消費者提供的服務。條例有關“服務”的定義包括本港外傭職業介紹所(“職介所”)向消費者提供介紹外傭的服務，但並不包括《僱傭條例》(第57章)下僱傭合約所產生的合約權利。

個別外傭職介所的行為是否涉及違反《商品說明條例》，須按個別案情而判斷。香港海關(“海關”)作為執法部門不時進行推廣及宣傳工作，包括為業界舉辦座談會，從而加強業界認識及遵從條例。

- (五) 勞工處透過發牌、定期及突擊巡查、調查投訴及檢控違法個案等，監管職介所。如僱主認為職介所提供的服務未能依照協議的承諾，或其營商手法涉嫌違反《商品說明條例》，僱主可以向消費者委員會或海關作出投訴及尋求協助。

此外，勞工處已加強巡查介紹外傭的職介所，與主要外傭輸出國的領事館增加聯繫和交流不良職介所的情報，並繼續透過宣傳和教育以提高僱主對有關法例的認識。勞工處亦正計劃向業界發出實務指引，以加強對職介所的規管。政府會適時檢討上述措施的成效，和引入適當的規管措施。

- (六) 建議設立外傭試用期涉及的問題相當複雜，雖然可能縮短僱主與外傭解除僱傭合約所需的時間，但亦有可能適得其反，造成對僱主不利的情況，未必能解決外傭頻密轉工的問題。舉例來說，外傭同樣有權在試用期內隨時提前與僱主解約，僱主除了仍需負責外傭返回原居地的旅費外，聘用新外傭的開支，包括旅費、簽證費和核實費用等，亦不會因設立試用期而減少。因此，我們須慎重考慮有關建議，並需得到僱主及外傭團體雙方共識，才作出決定。

事實上，現時“標準僱傭合約”規定僱傭雙方均可給予對方不少於1個月的書面通知或支付1個月的代通知金給對方以終止合約的安排，已為雙方提供一定程度的靈活性。

至於在試用期後才需向職介所付清中介費用的建議，由於職介所與僱主之間的收費水平及安排，屬服務提供者及顧客之間的協議，應按市場原則訂定。為保障消費者權益，我們一直建議僱主在使用職介所服務前，應與職介所釐清條款，包括服務水平、收費細則及退款安排等，並訂立服務合約，以便日後有爭議時作參考。若職介所未能履行協議，有關服務合約亦有助僱主尋求適當協助或追討。

- (七) 輸入外傭的簽證政策現時適用於來自大多數國家和地區的申請人。基於入境管制及保安的考慮，這項政策現時並不適用於內地、澳門或台灣的中國居民；以及阿富汗、柬埔寨、古巴、老撾、朝鮮、尼泊爾及越南的國民。

當局會不時檢討入境簽證政策，包括輸入外傭的政策，以確保有關政策切合本港的實際情況及需要。

支援本地文化藝術工作者參與外地文化藝術活動

18. 馬逢國議員：主席，內地及國外(“外地”)經常舉辦文化藝術(“文藝”)盛事，例如去年年底於內地舉行的第十二屆全國美術作品展暨中國美術獎、創作獎、獲獎提名作品展。然而，有文藝工作者向本人反映，他們欠缺渠道得悉外地文藝活動的資訊，以致他們錯過參與的機會。他們亦認為政府向參與外地文藝活動的本地文藝工作者所提供的支援不足。就此，政府可否告知本會：

- (一) 哪些政策局為本地文藝工作者參與外地文藝活動提供支援；該等政策局之間就有關工作如何分工及協調；政府會否考慮指定一個政策局負責有關工作；
- (二) 當局有何措施支援本地文藝工作者參與外地文藝活動；當局每年有否為該等支援工作提供資源；如有，過去3年的詳情為何(按資源的用途列出)；

- (三) 會否主動收集外地重要文藝活動的資訊，並鼓勵本地文藝工作者參與；如會，詳情為何；如否，原因為何，當局如何確保該等重要文藝活動有香港的文藝工作者參與；及
- (四) 有否與外地的相關機構設立溝通機制，以適時向本地文藝工作者發放外地文藝活動的資訊，讓他們及早籌備參與；如有，詳情為何；如否，會否考慮設立該等機制？

民政事務局局長：主席，政府十分重視文化交流的工作，這是我們促進文化藝術發展的措施中重要的一環。在對外的文化交流方面，多年來除了由政府有關部門及相關的公共機構舉辦對外的文化藝術交流活動外，政府亦透過提供資源，協助藝術家及藝術團體參與外地舉辦的文化藝術活動，從而在外地推廣香港的文化藝術及藝術家。

- (一) 現時民政事務局、局方轄下的康樂及文化事務署（“康文署”）和受局方資助的香港藝術發展局（“藝發局”）是主要支援本地文化藝術工作者及藝團參與外地文化藝術活動的機構。民政事務局主要負責政策制訂、整體資源分配（包括相關基金的撥款事宜）、協調分工，以及透過與內地和不同地區簽訂文化合作諒解備忘錄促進對外文化交流；而康文署和藝發局則負責執行及落實各項對外的文化交流措施。
- (二) 在過去3年，就支援本地文化藝術工作者及藝團參與外地文化藝術活動方面，民政事務局、康文署和藝發局推行的主要措施包括以下各項：
- (i) 民政事務局通過藝術發展基金資助藝團及藝術家參與對外文化交流計劃。獲資助的計劃涵蓋表演藝術、視覺藝術和跨媒體藝術。過去3年，藝術發展基金共資助了141個對外文化交流計劃。
- (ii) 民政事務局透過“藝能發展資助計劃”撥款資助富創意和影響力，並以提升能力、節目／藝術創作的發展、拓展觀眾及藝術教育為目標的計劃。在獲資助的申請中，有13個項目於2012年至2016年期間曾經／將會參與外地文藝活動。

- (iii) 民政事務局及康文署定期統籌或參與在香港以外一些地方推廣香港文化藝術的活動，例如自2012年起每年在台北舉辦“香港週”，以推廣香港的藝術家和藝團。此外，康文署於2008年、2012年及2014年統籌本地藝術家參與由國家文化部在北京主辦的“港澳視覺藝術雙年展”，展出多位香港藝術家的作品，展現香港當代視覺藝術的獨特風格。2010年的展覽則由藝發局負責統籌香港的藝術家參與。
- (iv) 民政事務局所資助的9個主要表演藝團⁽¹⁾亦運用有關資助進行不同類型的文化交流活動，向國際推廣香港的文化藝術。過去3年，這些藝團參與過的國內外文化交流活動共122項。民政事務局亦透過2012年起推出的具競逐元素的資助試驗計劃，資助主要表演藝團推行對香港藝術長遠發展有裨益的計劃及活動，當中包括從事對外藝術交流活動，例如組織及安排本地藝術家與藝團到外地表演、建立與外地藝術界及相關團體的網絡以拓展發展空間及機會，以及與外地藝術工作者進行交流。
- (v) 藝發局透過舉辦或統籌對外交流活動，安排本地藝術家及藝團參與於外地進行的藝術交流活動，為他們提供向外地觀眾展示其藝術創作及演出的機會。除提供經費外，藝發局亦會在演出場地、宣傳、尋找合作夥伴、與當地有關單位聯繫、安排延伸活動等方面提供適切協助。透過參與這些活動，香港的藝團及藝術家有機會與當地的文化藝術團體或單位合作，擴大在當地觀眾的接觸面，增加演出機會。這類活動的例子包括“曼克頓香港音樂節”(2012年於美國紐約舉辦，有7名本地藝術家參與)、“深圳·香港創意藝術雙周”(2012年於深圳舉辦，共約220名本地藝術家參與)等。此外，藝發局自2001年起支持本地藝術家參與“威尼斯雙年展”(視覺藝術)，以及於2006年起與香港建築師學會合作參與“威尼斯雙年展”(建築)。

(1) 九個主要藝團包括香港管弦樂團、香港中樂團、香港小交響樂團、香港話劇團、中英劇團、進念·二十面體、香港舞蹈團、香港芭蕾舞團及城市當代舞蹈團。

- (vi) 藝發局亦透過各項資助及計劃支持藝術家參與內地和海外的文化交流。過去3年，藝發局透過“計劃資助”為81個本地藝團或藝術家的文化交流活動提供資助。
- (vii) 康文署亦會把握在內地或海外舉行的大型博覽會或活動的機會，舉辦或統籌對外交流活動，為本地藝術家及藝團提供向外地觀眾展示其藝術創作及演出的機會。舉例來說，在為期半年的“2010上海世界博覽會”期間，康文署統籌逾1 200位本港藝術家參與在上海當地的演出及展覽。此外，在2011年西安世界園藝博覽會及2014年青島世界園藝博覽會期間，康文署統籌共8個本地表演單位82名藝術家參與“香港周”的演出。康文署亦將與上海國際藝術節合作，在2015年推薦主要由香港青年藝術家組成的社區文化大使，參與上海國際藝術節的“青年藝術創想週”，展演他們在香港的“社區文化大使計劃”中創作／演出的作品。
- (viii) 康文署轄下香港藝術館與藝發局獲利物浦雙年展的邀請，參與在2012年9月15日至11月25日於英國舉行的第七屆利物浦雙年展中“城邦”展覽項目部分，藉此向國際藝壇展示香港優秀的藝術作品，並與不同的海外藝團體加強聯繫。
- (ix) 康文署音樂事務處每年均會安排本地不同類型的青年樂團到海外進行交流演出或參賽，以達到藝術交流的目的，同時為本地年青音樂家提供海外參賽的寶貴經驗，近年參加的音樂交流活動包括“至高榮耀—維也納國際青年音樂節”(2012年7月)、韓國“濟州國際管樂節”(2013年8月)及“第二屆維也納‘歡樂之聲’合唱節暨第29屆舒伯特國際合唱比賽”(2014年6月)。

在上述各項活動中，過去3年單是藝術發展基金及藝發局的“計劃資助”(即上文(i)及(vi)段)，給予藝團及藝術家進行文化交流項目的資助金已約為2,000萬元。上述其他項目中，因給予藝術家或藝團用於對外文化交流的資助金已包含在整個項目的支出或有關團體的整體資助中，難以分拆列述。

(三)及(四)

至於與外地的相關機構溝通方面，我們透過內地有關當局及與海外地區建立合作框架和平台，就各地舉辦的文化藝術活動交換資訊，並支持本地藝術家參與有關活動。例如在粵港澳文化合作機制下，其中一個合作範疇為“文化資訊交流”，三地建立了《粵港澳文化資訊網》，全年透過資訊網站更新發布三地各類文化活動、文化交流專案、演出資訊、展覽資訊等信息。粵港澳文化合作的範疇亦包括推動三地藝術家參與各地舉辦的文化藝術活動如藝術節及舉辦聯合巡演的活動。

此外，康文署及藝發局均與內地及海外不同地區的相關文化藝術單位保持日常的工作聯繫，了解外地重要文藝活動的舉辦情況，並積極為本地文化藝術工作者爭取參與國際展覽和藝術節等活動的機會。

此外，民政事務局及康文署不時透過與其他國家駐香港領事館的聯繫，以及特區政府在內地和海外設立的經濟及貿易辦事處(“經貿辦”)取得外地文化發展及活動的資訊，以助我們籌劃與對外文化交流活動有關的事宜。我們亦會邀請經貿辦將本地藝術家和藝團的演出包括在其宣傳節目中，以推廣香港及本地藝術家的多元文化。

公立醫院醫護人員受到暴力對待

19. 李國麟議員：主席，關於公立醫院醫護人員在當值期間受到暴力對待的情況，政府可否告知本會，是否知悉在過去5年：

- (一) 每年醫院管理局(“醫管局”)接獲醫護人員受到暴力對待的個案數目，並按暴力類別及事發場所列出分項數字；
- (二) 每年報稱受到暴力對待的醫護人員數目，並按他們所屬醫院及職系列出分項數字；
- (三) 每年有多少名人士因涉嫌暴力對待醫護人員而被起訴，以及被定罪的人士數目及他們被判處的刑罰為何；及

(四) 醫管局有否檢討公立醫院就預防醫護人員受到暴力對待的現行保安措施，以及向醫護人員提供的有關培訓及支援是否足夠；若有檢討，結果為何；若否，原因為何？

食物及衛生局局長：主席，醫管局一向重視員工的工作安全，並設有指引和措施，預防及處理工作間的暴力事故。就質詢各部分，我答覆如下。

(一)及(二)

在2009年至2013年的5年期間，醫管局員工每年因工作間暴力事故受傷而呈報勞工處個案的數字，按職系、部門和暴力方式的分類見表一至表三。而發生最多工作間暴力事故受傷個案的首5間公立醫院的個案數字見表四。

表一

醫管局員工因工作間暴力事故受傷而呈報勞工處個案
按職系分類的數字

職系	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
護理支援人員	201	192	148	136	184
護理	161	219	219	213	239
醫療	2	7	12	11	11
專職醫療	3	3	3	13	5
其他	37	41	32	31	42
總數	404	462	414	404	481

表二

醫管局員工因工作間暴力事故受傷而呈報勞工處個案
的部門分類數字

部門	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
精神科	153	189	150	149	218
內科	45	73	72	68	76
急症科	34	58	79	74	45

部門	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
其他	172	142	113	113	142
總數	404	462	414	404	481

表三

醫管局員工因工作間暴力事故受傷而呈報勞工處個案
按暴力方式分類的數字

工作間暴力分類	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
身體襲擊 (拳擊、腳踢、吐口水、咬傷)	389	440	390	365	439
口頭責罵／口頭威嚇	5	9	9	12	6
其他威嚇行為	10	13	15	27	36
總數	404	462	414	404	481

表四

發生最多工作間暴力事故受傷個案的
首5間公立醫院的個案數字

年份	醫院名稱	受傷個案數字
2009	基督教聯合醫院	53
	青山醫院	42
	葵涌醫院	42
	東區尤德夫人那打素醫院	42
	屯門醫院	33
2010	葵涌醫院	61
	青山醫院	60
	基督教聯合醫院	49
	屯門醫院	33
	九龍醫院	30
2011	青山醫院	45
	伊利沙伯醫院	38
	基督教聯合醫院	38
	東區尤德夫人那打素醫院	37
	葵涌醫院	36

年份	醫院名稱	受傷個案數字
2012	葵涌醫院	47
	東區尤德夫人那打素醫院	42
	基督教聯合醫院	33
	伊利沙伯醫院	31
	青山醫院	23
2013	青山醫院	63
	東區尤德夫人那打素醫院	49
	葵涌醫院	40
	基督教聯合醫院	38
	伊利沙伯醫院	34

- (三) 根據醫管局附例(第113A章)第7(1)(c)及7(1)(d)條，任何人不得在醫院範圍內使用可能令他人厭惡或煩擾的言語；或作出不雅或影響秩序的行為。任何人違反上述條例，即屬違法，首次定罪可處罰款1,000元，再度定罪則可處罰款2,000元及監禁1個月。在過去5年引用醫管局附例成功檢控工作間暴力事故個案數目見表五。被定罪的案件的懲罰包括罰款150元至2,000元，簽保行為6至24個月不等。

表五

引用醫管局附例成功檢控工作間暴力事故個案數目

年份	成功檢控個案數字
2010-2011	13
2011-2012	15
2012-2013	13
2013-2014	17
2014-2015 (截至2014年12月24日)	12

註：

視乎個別的情況，部分個案會交由警方跟進，並以其他法例進行檢控。醫管局並沒有這類並非根據醫管局附例而作出檢控的個案的全面統計。

- (四) 為保障員工安全，醫管局推行了全面的職業安全健康政策及管理控制措施，以預防和處理工作間的暴力事故。這些措施包括：

- (i) 委任合資格培訓員持續為前線員工提供三層訓練計劃（第一層訓練為“預防和管理暴力和襲擊”；第二層為“擺脫技巧和脫身法”；第三層為“控制和束縛暴力病人”），以加強員工對工作間暴力的警覺、提升他們對處理和預防工作間暴力的認知與自我心理管理技巧；
- (ii) 優化工作間暴力事故網頁，為員工提供有關資訊及溝通平台。同時設有工作間暴力事故溝通流程指引、通報及緊急應變機制，指示員工如何處理暴力事故；
- (iii) 改善工作場所設計和環境設施：例如在走廊交匯處或隱閉處裝設曲面鏡、保安監察裝置、閉路電視和在急症室的觀察病房及分流站安裝警報系統；
- (iv) 為外展小組(包括社康護理服務和社區精神科服務)作個案風險評估；
- (v) 在高風險範圍提供病人束縛設備和個人防護裝備，以及為高風險工作單位籌劃處理工作間暴力事故演習；
- (vi) 按情況需要提供事故後的進一步支援，例如：啟動危急事故支援小組、臨床心理輔導、安排醫療護理／治療或復康服務等；
- (vii) 委任“工作間暴力檢控聯絡主任”及“指定人員”並提供適當培訓，以加強其對工作間暴力事故調查及檢控程序的知識、技巧及責任，確保其能在工作間暴力事故後對前線同事作出適切支援。同時加強保安服務及與警方聯繫，就事發時提供即時支援；及
- (viii) 就個別或嚴重個案，院方可能會報警或引用醫管局附例提出檢控。

各聯網及醫院已成立了職業安全健康委員會，以監察各項安全措施的制訂和實施，並檢討這些措施的成效。針對工作間暴力問題，醫管局亦成立了預防工作間暴力小組，檢討及提升預防和控制工作間暴力的策略。醫管局會繼續密切檢視各項措施的成效，有需要時作出適當的改善，以進一步確保員工的工作安全。

資歷架構的推行情況

20. 郭偉強議員：主席，有關資歷架構的推行情況，政府可否告知本會：

- (一) 現時每個已成立行業培訓諮詢委員會(“諮詢委員會”)的行業的就業人數及其佔本港勞動人口的百分比為何；現時哪些行業的諮詢委員會正在制訂《能力標準說明》；
- (二) 過去3年，認可培訓機構共提供多少個與資歷架構相關的培訓課程，並按行業及完成課程後可取得的資歷級別列出分項數字及其佔課程總數的百分比；完成該等課程的總人數及其佔報讀總人數的百分比，並按行業及所取得的資歷級別列出分項數字；若當局沒有上述的統計數字，原因為何，以及會否考慮作出有關的統計；
- (三) 各行業推出過往資歷認可機制的年份、至今分別透過有關機制取得資歷認可的從業員人數，以及該等數字(i)按資歷級別分類的細分數字及(ii)佔有關行業從業員總數的百分比；及
- (四) 過去3年，當局推行了甚麼新措施，推動更多在職人士申請過往資歷認可？

教育局局長：主席，政府在2008年推出資歷架構，目的是鼓勵終身學習，和提升本港勞動人口的競爭力。資歷架構下設有“過往資歷認可”機制，目的是讓背景各異的從業員所具備的知識、技能和經驗，均可在資歷架構下獲得正式確認。

我現就質詢的各項答覆如下：

- (一) 截至2015年1月1日，我們已為20個行業在資歷架構下成立了19個諮詢委員會，涵蓋本港勞動人口約52%。值得注意的是，由2015年1月1日開始，美容業諮詢委員會及美髮業諮詢委員會已合併為美容及美髮業諮詢委員會；而中式飲食業諮詢委員會的涵蓋範疇亦擴展至整個餐飲業，並改名為餐飲業諮詢委員會。該些行業的就業人數及佔本港勞動人口百分比的分項數字詳見附件一。在20個行業中，有17個已制訂其行業的《能力標準說明》。至於其餘3個行業中，製造科技業(模具、金屬及

塑膠)諮詢委會已完成撰寫《能力標準說明》，而有關草擬本剛完成業界諮詢，諮詢委會正修訂相關內容，預計可於2015年第二季正式推出；保安服務業諮詢委會現正進行編撰工作；而人力資源及管理跨行業諮詢委會則將於2015年年初開始編撰《能力標準說明》。

- (二) 在2012年12月底、2013年12月底和2014年12月底，資歷名冊上分別有7 756個、7 945個和8 148個資歷架構認可的資歷及其相關教育培訓課程(包括當時登記有效及登記有效期尚未開始的資歷和課程)，並以“主要學習／培訓範疇”分類。有關資歷按“主要學習／培訓範疇”和資歷級別劃分的數目，以及佔總資歷數目百分比的資料詳見附件二至附件四。由於有關課程由200多所不同的教育及培訓機構開辦，當中包括不少自資課程，政府當局並沒有有關報讀／完成課程人數的資料，亦未有計劃作出有關統計。
- (三) 現時，已有10個行業推行“過往資歷認可”機制。截至2014年11月底，透過該機制取得資歷證明書的從業員超過11 600人，涉及逾20 600張第一級至第四級的資歷證明書。有關從業員人數及資歷證明書數目按行業、所取得資歷級別及佔有關行業總從業員人數劃分的資料詳見附件五。
- (四) 政府自2008年推行資歷架構以來，一直致力協助行業推行“過往資歷認可”機制。在過去3年，我們推行了下列措施以推動及協助從業員獲取“過往資歷認可”：
- (i) 將試行“過往資歷認可”機制的首3個行業(包括印刷及出版業、鐘錶業和美髮業)的過渡期由2013年5月延長兩年至2015年5月，以鼓勵從業員申請。在過渡期內，申請人於申請第一級至第三級的資歷認可時，只須提交相關的工作經驗證明文件而無須進行實際的評核測試；
 - (ii) 由2013年6月開始，引入“個人資歷檔案”申請方法，從業員若未能提供所要求的年資工作經驗證明文件，可選擇提交其他輔助文件(如個人工作履歷，比賽作品等)，並通過評估測試，申請“過往資歷認可”；
 - (iii) 在資歷架構基金於2014年9月1日成立後，取消“過往資歷認可資助計劃”下每名從業員的評估費用發還上限

(以往每名從業員申請發還評估費用的上限為3,500元)，讓有意接受更多“過往資歷認可”評估的從業員可申請發還費用；

- (iv) 舉辦各類宣傳活動，包括製作宣傳短片及單張、在2013年11月舉辦“過往資歷認可”分享會、在2014年12月的資歷架構夥伴嘉許典禮中嘉許相關持份者對資歷架構(包括“過往資歷認可”機制)的支持和參與，以及在個別行業舉辦大型宣傳活動，如資歷架構髮型匯演及“過往資歷認可”啟動禮等；及
- (v) 走訪各持份者的公司／工會／商會／專業團體，向業界進一步推廣，推動更多在職人士申請“過往資歷認可”，同時提高業界對“過往資歷認可”資歷的認受性。

附件一

資歷架構下已成立諮詢委員會的20個行業

行業／界別	就業人數(佔本港勞動人口的百分比) ⁽¹⁾
汽車業	17 200(0.5%)
銀行業	96 200(2.7%)
美容業	34 400(1.0%)
餐飲業	246 700(6.9%)
安老服務業	26 100(0.7%)
機電業	67 000(1.9%)
美髮業	16 000(0.4%)
人力資源管理界別	72 000(2.0%)
進出口業	491 700(13.7%)
資訊科技及通訊業	78 700(2.2%)
保險業	58 900(1.6%)
珠寶業	34 400(1.0%)
物流業	127 400(3.5%)
製造科技業(模具、金屬及塑膠)	41 200(1.1%)
印刷及出版業	28 300(0.8%)
物業管理業	82 700(2.3%)
零售業	271 900(7.6%)

行業／界別	就業人數(佔本港勞動人口的百分比) ⁽¹⁾
保安服務業	61 600(1.7%)
檢測認證業	12 800(0.4%)
鐘錶業	19 500(0.5%)
總數	1 884 700(52.4%) ⁽²⁾

註：

- (1) 有關數字是根據2013年政府統計處就業及職位空缺調查及職業訓練局最新人力調查報告所得，並按照有關行業培訓諮詢委員會所涵蓋的範圍而作出相應調整。
- (2) 由於進位關係，個別數字加起來未必與總數相等。

附件二

資歷名冊上的資歷數目(截至2012年12月28日) (包括當時登記有效及有效期尚未開始的資歷)

資歷架構級別 主要學習／ 培訓範疇	第一級	第二級	第三級	第四級	第五級	第六級	第七級	總數	佔總資歷數目的百分比
									佔總資歷數目的百分比
1 建築，建造及城市規劃	0	2	18	34	30	35	4	123	1.59%
2 文科，人文学，通識教育及綜合教育	0	12	27	16	47	55	24	181	2.33%
3 美容，美髮，家政，個人護理	256	359	132	24	1	0	0	772	9.95%
4 生物科學，自然科學及數學科學	1	1	9	47	126	64	26	274	3.53%
5 商業及管理(綜合)	28	88	128	148	135	70	19	616	7.94%
6 商業及管理(專業行業)	181	106	61	57	20	10	0	435	5.61%

主要學習／ 培訓範疇	資歷架構級別	第一級	第二級	第三級	第四級	第五級	第六級	第七級	佔總 資歷 數目的 百分比
		總數							
7 商業，環球及中國		0	0	8	13	14	7	0	42 0.54%
8 電腦科學及資訊科技		358	48	66	96	46	29	2	645 8.32%
9 經濟，會計，財務及投資		6	93	61	86	71	52	7	376 4.85%
10 教育，師資訓練及運動科學		3	33	20	50	78	126	10	320 4.13%
11 工程及科技		32	118	92	119	171	109	24	665 8.57%
12 美術，表演藝術，設計，創意媒體藝術及產業		22	45	110	176	70	39	5	467 6.02%
13 語言，翻譯及文學		304	189	74	56	65	60	9	757 9.76%
14 法律及法學		0	1	5	5	8	38	5	62 0.80%
15 大眾傳媒及傳播，新聞及公共關係		0	0	13	33	29	21	2	98 1.26%
16 醫科，牙科及護理科		15	245	82	73	61	148	54	678 8.74%
17 其他技術及培訓		30	83	50	37	0	0	0	200 2.58%
18 休閒康樂，旅遊及款待服務		104	160	118	70	14	4	1	471 6.07%
19 保安及紀律部隊		0	0	21	5	3	8	0	37 0.48%
20 社會科學		0	52	30	85	89	82	23	361 4.65%
21 運輸及物流		16	26	53	58	16	7	0	176 2.27%
總計		1 356	1 661	1 178	1 288	1 094	964	215	7 756 100%

附件三

資歷名冊上的資歷數目(截至2013年12月30日)
(包括當時登記有效及有效期尚未開始的資歷)

主要學習／ 培訓範疇	資歷架構級別	第一級	第二級	第三級	第四級	第五級	第六級	第七級	佔總資歷數目的百分比	
								總數		
1 建築，建造及城市規劃		0	1	25	34	25	37	4	126	1.59%
2 文科，人文学，通識教育及綜合教育		0	12	36	17	47	61	24	197	2.48%
3 美容，美髮，家政，個人護理		265	382	115	28	1	0	0	791	9.96%
4 生物科學，自然科學及數學科學		1	0	9	46	116	69	26	267	3.36%
5 商業及管理(綜合)		29	95	104	151	131	72	19	601	7.56%
6 商業及管理(專業行業)		183	130	62	65	20	11	0	471	5.93%
7 商業，環球及中國		0	0	6	12	14	9	0	41	0.52%
8 電腦科學及資訊科技		359	60	57	90	39	28	2	635	7.99%
9 經濟，會計，財務及投資		6	90	54	95	78	60	7	390	4.91%
10 教育，師資訓練及運動科學		3	30	23	47	67	124	10	304	3.83%
11 工程及科技		32	129	119	140	151	114	23	708	8.91%
12 美術，表演藝術，設計，創意媒體藝術及產業		22	43	116	166	80	42	5	474	5.97%

資歷架構級別 主要學習／ 培訓範疇		第一級	第二級	第三級	第四級	第五級	第六級	第七級	總數	佔總 資歷 數目的 百分比
13	語言，翻譯及文學	310	191	71	52	65	61	9	759	9.55%
14	法律及法學	0	1	5	4	8	38	5	61	0.77%
15	大眾傳媒及傳播，新聞及公共關係	0	0	10	34	29	21	2	96	1.21%
16	醫科，牙科及護理科	14	268	85	81	62	163	53	726	9.14%
17	其他技術及培訓	33	86	54	37	0	0	0	210	2.64%
18	休閒康樂，旅遊及款待服務	110	165	129	95	32	5	1	537	6.76%
19	保安及紀律部隊	0	0	8	5	4	8	0	25	0.31%
20	社會科學	1	49	29	79	91	83	23	355	4.47%
21	運輸及物流	16	33	49	52	14	7	0	171	2.15%
總計		1 384	1 765	1 166	1 330	1 074	1 013	213	7 945	100%

附件四

資歷名冊上的資歷數目(截至2014年12月31日)
(包括當時登記有效及有效期尚未開始的資歷)

資歷架構級別 主要學習／ 培訓範疇		第一級	第二級	第三級	第四級	第五級	第六級	第七級	總數	佔總 資歷 數目的 百分比
1	建築，建造及城市規劃	3	7	25	33	22	40	4	134	1.64%
2	文科，人文学，通識教育及綜合教育	0	4	39	18	44	64	28	197	2.42%

主要學習／ 培訓範疇	資歷架構級別	第一級	第二級	第三級	第四級	第五級	第六級	第七級	佔總 資歷 數目的 百分比
								總數	
3 美容，美髮， 家政，個人護理	253	368	157	45	1	0	0	824	10.11%
4 生物科學，自 然科學及數學 科學	1	1	9	48	114	76	28	277	3.40%
5 商業及管理 (綜合)	26	97	101	155	115	93	19	606	7.44%
6 商業及管理 (專業行業)	179	121	75	69	19	14	0	477	5.85%
7 商業，環球及 中國	0	0	6	10	11	5	0	32	0.39%
8 電腦科學及資 訊科技	359	57	58	94	40	30	2	640	7.85%
9 經濟，會計， 財務及投資	6	83	56	103	77	61	7	393	4.82%
10 教育，師資訓 練及運動科學	3	32	25	51	59	143	10	323	3.96%
11 工程及科技	32	129	126	150	130	115	24	706	8.66%
12 美術，表演藝 術，設計，創 意媒體藝術及 產業	20	41	121	198	76	42	5	503	6.17%
13 語言，翻譯及 文學	315	214	99	62	61	65	10	826	10.14%
14 法律及法學	0	1	6	8	8	44	5	72	0.88%
15 大眾傳媒及傳 播，新聞及公 共關係	0	1	11	34	29	22	2	99	1.22%
16 醫科，牙科及 護理科	13	260	93	89	57	165	55	732	8.98%
17 其他技術及培 訓	27	82	58	37	0	0	0	204	2.50%

資歷架構級別 主要學習／ 培訓範疇		第一級	第二級	第三級	第四級	第五級	第六級	第七級	總數	佔總 資歷 數目的 百分比
18	休閒康樂，旅遊及款待服務	111	128	110	108	29	5	1	492	6.04%
19	保安及紀律部隊	0	0	10	7	4	8	0	29	0.36%
20	社會科學	1	49	32	81	84	91	25	363	4.46%
21	運輸及物流	18	50	65	67	12	7	0	219	2.69%
總計		1 367	1 725	1 282	1 467	992	1 090	225	8 148	100%

附件五

透過“過往資歷認可”機制取得資歷證明書的從業員人數
及有關資歷證明書數目
(截至2014年11月底)

行業 ("過往資歷 認可")機制 推行年份) ⁽¹⁾	從業員人數 (佔有關行業 總從業員 人數的 百分比)	資歷證明書數目				
		第一級	第二級	第三級	第四級	總計
美髮業 (2008)	836 (5.2%)	28	113	3 995	532	4 668
印刷及出版業 (2008)	764 (2.7%)	27	78	923	365	1 393
鐘錶業 (2008)	658 (3.4%)	14	43	457	216	730
物業管理業 (2011)	6 370 (7.7%)	249	5 191	3 184	725	9 349
汽車業 (2011)	601 (3.5%)	41	37	796	175	1 049
珠寶業 (2011)	648 (1.9%)	3	20	55	760	838
物流業 (2012)	988 (0.8%)	23	412	471	172	1 078

行業 ("過往資歷 認可")機制 推行年份) ⁽¹⁾	從業員人數 (佔有關行業 總從業員 人數的 百分比)	資歷證明書數目				
		第一級	第二級	第三級	第四級	總計
美容業 (2013)	59 (0.2%)	0	0	140	338	478
中式飲食業 (2014)	684 (0.5%)	48	52	450	494	1 044
總計	11 608 (2.3%)	433	5 946	10 471	3 777	20 627

註：

- (1) 由於零售業於2014年12月1日開始推行“過往資歷認可”機制，截至2014年11月底，該行業尚未有透過“過往資歷認可”機制取得資歷證明書的從業員。

在鐵路車站設置自動灑水系統

21. 劉皇發議員：主席，本人在去年12月17日的立法會會議提出質詢，問及哪些鐵路車站沒有設置自動灑水系統及其原因，但當局沒有直接答覆。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 現時有多少個鐵路車站沒有設置自動灑水系統，並詳細列出車站名稱，包括大堂和月台均設於地面下的車站，以及大堂及／或月台設於地面上的車站；及
- (二) 第(一)部分所述鐵路車站內的商鋪所在地方有否設置自動灑水系統；若否，原因為何？

保安局局長：主席，正如當局於2014年12月17日就劉議員提出的書面質詢的答覆，現時各港鐵車站內一些消防風險較高的地方(例如商鋪)均設有花灑系統；而各車站內的其他地方亦有相應的消防裝置和設備，以保障乘客和市民的安全。

就港鐵車站的花灑系統事宜，經諮詢有關政策局、部門和香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)後，當局答覆如下：

(一) 在制訂港鐵車站的消防裝置及設備時，港鐵公司會參考有關的鐵路安全國際標準及相關性能化設計的因素，對車站進行風險評估，然後制訂消防策略，建議在車站內裝設合適的消防裝置和設備，並提交安全及保安統籌委員會審批。有關設備的應用及功能，必須配合日常車站運作及實際評估後的需要。

若火警發生時，港鐵公司的首要任務是安全及迅速地疏散乘客。為確保一個合適的車站環境以配合這需要，港鐵在車站內採取一系列的消防措施。為減低火警風險，車站內盡量使用非燃性和阻燃性的材料，以避免火警發生及防止火勢蔓延。而在車站內裝配消防設備方面，首要原則是要盡早偵測出微煙，務求在火警發生的早期階段能及早控制火勢或撲滅火種，並通知消防處。

根據消防處的紀錄，現時，在月台、車站大堂及／或個別出口等地方設有花灑系統的港鐵車站包括落馬洲站、羅湖站、上水站、粉嶺站、太和站、大埔墟站、大學站、火炭站、沙田站、九龍塘站、旺角東站、荃灣西站、屯門站、柯士甸站及香港大學站。其他港鐵車站除在商鋪等範圍內設有花灑系統外，車站內的其他地方亦有相應的消防裝置和設備，例如消防栓／喉轆系統、應急供電設備及照明系統、火警警報及偵測系統及消防控制中心等，以維持應有的消防安全水平，保障乘客和市民的安全。

(二) 各港鐵車站內的商鋪均設有花灑系統。

流浪牛的處理

22. 梁志祥議員：主席，根據當局於上月向本會食物安全及環境衛生事務委員會提交的文件，2013年全港約有1 100頭流浪牛，其中約57%屬“鄉郊／野生”牛羣，43%屬“市區”牛羣。就此，政府可否告知本會：

(一) 下表所列地區現時的流浪牛，按牠們屬(i)“鄉郊／野生”牛羣或(ii)“市區”牛羣，以及屬水牛或黃牛分類的數目為何(按下表列出分項數字)；

		水牛	黃牛
大嶼山	(i)		
	(ii)		
馬鞍山／西貢	(i)		
	(ii)		
新界西北部	(i)		
	(ii)		
新界中部	(i)		
	(ii)		

- (二) 分別屬“鄉郊／野生”牛羣及“市區”牛羣的流浪牛現時的具體分布地方分別為何，並在地圖上顯示該等地方的位置；
- (三) 過去3年，每年涉及流浪牛的交通意外數目，以及引致多少頭流浪牛死亡；
- (四) 過去3年，漁農自然護理署(“漁護署”)每年捕獲多少頭流浪牛，以及按處置方式(例如拍賣、交由農場領養，以及人道毀滅)列出分項數字；及
- (五) 漁護署有否計劃在“捕捉、絕育、搬遷”計劃下，為所有流浪牛進行絕育；有否就絕育計劃制訂每年目標及落實時間表；按現時該計劃的資源及推行進度，漁護署每年會為多少頭牛進行絕育？

食物及衛生局局長：主席，就質詢的各部分答覆如下：

- (一) 根據2013年的全港流浪牛數目統計，本港約有1 100頭流浪黃牛，主要分布在4個地區，即大嶼山、西貢／馬鞍山、新界東北部和新界中部。其中約57%的牛隻屬“鄉郊／野生”牛羣，43%則屬“市區”牛羣。根據調查所得，超過70%的牛隻屬成年牛，23%屬年青牛和幼牛，7%屬牛犢；雄性(49%)與雌性(51%)牛隻所佔比例相若。此外，本港亦約有120頭水牛。

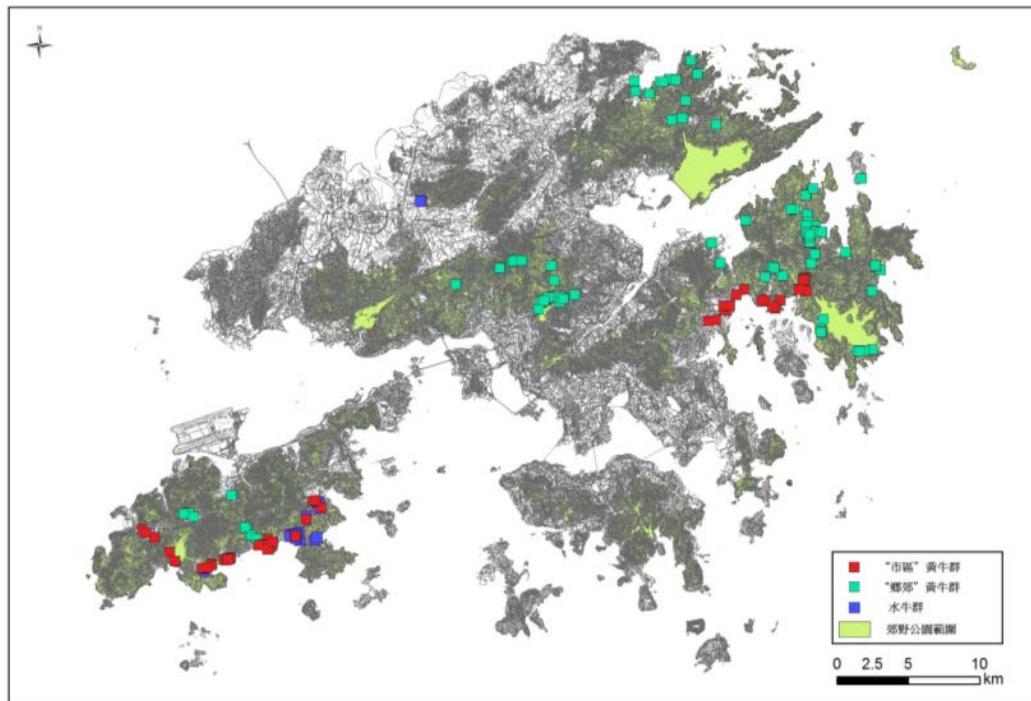
按上述統計資料，在2013年分別屬(i)“鄉郊／野生”牛羣或(ii)“市區”牛羣的分類數字如下：

地區／牛隻類別	水牛 ⁽¹⁾	黃牛	
大嶼山	75	(i)	125
		(ii)	100
馬鞍山／西貢	0	(i)	260
		(ii)	190
新界東北部 ⁽²⁾	0	(i)	235
		(ii)	0
新界中部 ⁽²⁾	45	(i)	200
		(ii)	0

註：

- (1) 我們並沒有就水牛劃分為“鄉郊／野生”或“市區”牛羣。
- (2) 新界區的流浪牛主要集中在新界東北及中部的鄉郊地區，全部均屬“鄉郊／野生”牛羣。

(二) 根據上述統計資料，“鄉郊／野生”牛羣主要集中在新界東北部和新界中部，以及大嶼山和馬鞍山／西貢一帶的郊野公園地區。全港的流浪牛分布圖如下：



- (三) 政府相關部門沒有儲存全港涉及流浪牛的交通意外數字。
- (四) 漁護署設有既定的程序，採用捕捉及移走策略，以處理流浪牛對市民帶來的滋擾，以及防止牛隻數目急升。一般而

言，在署方確認被移除的流浪牛沒有畜主認領後，有關牛隻可能會通過拍賣售予農民，或由合適的休閒農場領養。如有關牛隻並不適宜以上述方法處置，便會由漁護署的獸醫師以人道方式進行人道毀滅。就受傷的牛隻，漁護署的獸醫師會評估牛隻的傷勢，並根據實際情況，決定是否以人道毀滅的方式處置有關牛隻，或以上述的拍賣或領養方式處置。

由2011年11月直至2014年10月，漁護署在全港共捕捉了約531頭次流浪黃牛及水牛，除去重複被捕捉的牛隻，一共有409頭牛隻被捕獲，當中有282頭被絕育及遷移、5頭被安排農場及世界自然基金會領養及122頭被人道毀滅。

(五) 除捕捉及移走策略外，為回應社會對長遠更有效管理流浪牛數目的訴求，漁護署考慮到不同地區的獨特情況，以多管齊下方式管理流浪牛，當中包括自2011年11月起推行“捕捉、絕育、搬遷”計劃。按照計劃，漁護署人員會主動捕捉流浪牛，為牠們進行絕育，並釘上耳牌作記認，然後把牛隻遷移到同區較偏遠的地方。由2011年11月至2014年10月，漁護署為約282頭黃牛及水牛絕育，即每年平均為大約100頭牛絕育。

漁護署在過去數年一直透過全港牛隻數目調查及定期巡查去搜集牛隻數目及分布的相關數據。署方會繼續監察牛隻的數目，特別是牛隻被絕育及搬遷後的數目及分布和牛隻有關的投訴數字，再考慮制訂長遠的絕育目標及落實時間表。漁護署在決定是否和怎樣調整“捕捉、絕育、搬遷”計劃時，亦會考慮不同持份者的意見，以解決流浪牛對市民(特別是當區居民和道路使用者)造成的滋擾。

聲明

主席：聲明。政務司司長會就“行政長官普選辦法諮詢文件”發表聲明。

行政長官普選辦法諮詢文件

政務司司長：主席，今天是立法會2015年第一次會議。

(多位議員站起來，舉起黃色雨傘)

主席：請議員坐下。

(該等議員舉起黃色雨傘離席，橫越會議廳)

主席：請議員返回座位，立即坐下。議員不得橫越會議廳。

(該等議員繼續舉起黃色雨傘，沿會議廳的通道魚貫離場)

主席：會議現在暫停。

下午1時21分

會議暫停。

下午1時23分

會議隨而恢復。

主席：政務司司長，請繼續發言。

政務司司長：主席，今天是立法會2015年第一次會議。我首先祝大家新年進步，並希望新的一年能夠為政制發展和其他議會工作帶來一個好的開始，讓我們共同以香港整體利益、市民福祉為依歸，竭力為市民服務。

隨口持續79天的違法佔領行動在去年12月中結束，社會秩序大致回復正常。在節日過後，現在是社會重新聚焦和理性討論政制發展的時候。特區政府今天發表“行政長官普選辦法諮詢文件”(“諮詢文件”)，就2017年行政長官普選辦法展開為期兩個月的第二輪公眾諮詢。跟首輪公眾諮詢一樣，我第一時間來到立法會作出聲明，向廣大市民及各位議員介紹諮詢文件的內容。

普選的憲制基礎

主席，2013年12月4日我在立法會會議上發表聲明，啟動政制發展的首輪公眾諮詢。我當時以“回顧歷史、重視憲制”開始我的發言，指出在討論行政長官產生辦法時，我們需要考慮特區成立的歷史背景、明白特區的獨特憲制地位，以及了解以《基本法》和全國人民代表大會常務委員會（“人大常委會”）的相關解釋及決定為基礎的法律框架。經過了1年多就政制發展的討論和爭拗，以及兩個多月的違法佔領行動，我們更深信在制定行政長官普選辦法時，堅決維護“一國兩制”的方針政策，以及嚴格按照《基本法》和人大常委會的相關解釋及決定，是不可動搖的憲制原則。

去年8月31日，人大常委會通過《全國人民代表大會常務委員會關於香港特別行政區行政長官普選問題和2016年立法會產生辦法的決定》（“《決定》”）。根據《決定》，從2017年開始，香港特別行政區行政長官選舉可以實行由普選產生的辦法。《決定》為普選行政長官定下清晰而明確的框架，並強調堅定不移地貫徹落實“一國兩制”、“港人治港”及“高度自治”方針政策。嚴格按照《基本法》辦事，穩步推進2017年行政長官由普選產生，是中央的一貫立場。中央其後亦多番強調，希望特區政府和香港社會各界依照《基本法》和《決定》的規定，共同努力，如期達致行政長官由普選產生的目標。

對《決定》的回響

自從《決定》公布後，社會各界對《決定》的意見相當分歧。其後，有團體和人士發起違法佔領行動，藉以向中央和特區政府施壓，要求“公民提名”、“撤回《決定》”及“重啟政改諮詢”。佔領行動擾亂了香港的社會秩序、影響經濟民生、破壞人際關係，甚至令法治受損，同時亦打亂了政改諮詢的時間表。考慮到社會當時的形勢和氣氛，特區政府決定把原訂於去年10月展開的第二輪公眾諮詢延遲舉行。

主席，香港是一個自由開放及多元的社會，政府非常尊重市民表達意見的自由，我們也很清楚聽到發動和支持佔領行動的人士對民主發展的訴求。然而，香港是一個講求法治、珍惜社會秩序和尊重別人權利的地方，我們都應該以合法、合情、合理的方式表達意見，爭取目標。若然在過程中忽視法律和政治現實，甚至採取擾亂社會安寧和損害市民權利的手段，恐怕一切所謂的“追求理想”或“爭取公義”都只

是空談。這些激烈的行動，最終能否真的可以帶領我們達致普選的目標，實在值得反思。

諮詢文件前言

在今次諮詢文件開始，我們特別加入了政改諮詢專責小組（“專責小組”）所寫的前言。前言的目的，是希望清楚向廣大市民交代第二輪公眾諮詢是在甚麼背景下推出；指出在佔領行動結束後，香港社會目前面對嚴峻的局面和極不容易處理的政治環境；以及坦率表明要政改方案通過的難度。這個前言，也可說是我、律政司司長和政制及內地事務局局長的肺腑之言。

正如前言所述，現時社會人士對政制發展的意見正漸趨兩極化。有一類意見要求特區依法落實2017年普選行政長官，邁出民主發展的一大步，堅持不要原地踏步。他們認為應尊重《決定》，善用《決定》框架下的空間，為普選行政長官的具體辦法尋找最大的共識。另一類意見則堅決不接受《決定》，從而否定“五步曲”的首兩步，要求一切推倒重來，或者以先接納不符合《基本法》的“公民提名”方案，或要在2017年普選行政長官前取消立法會功能界別選舉，作為討論的前設。

無論你所持的是哪一類意見，我想在諮詢開始前先清楚說明特區政府的3點立場和看法。

第一，正如我們一直反覆強調，政制發展必須建基於《基本法》和人大常委會的《決定》，否則是“無根之木、無源之水”，不切實際；普選行政長官的目標亦只會是“鏡中花、水中月”。

第二，2017年普選行政長官，是中央、特區政府和香港市民的共同願望。中央和特區政府推動普選的決心和誠意，是不容置疑的。但是，2017年能否如期落實普選行政長官，要視乎社會整體是否接納在《基本法》和《決定》的框架下，走完“五步曲”。我呼籲社會大眾充分利用第二輪諮詢的機會，清楚表達讓2017年可率先實行普選行政長官的訴求，並在《決定》的框架下，共同探討可行的空間，尋求共識。

第三，普選行政長官的方案必須得到立法會全體議員三分之二多數通過。這是關鍵的一步，亦是“五步曲”中最難走的一步。各位議員都是民意代表，我希望並深信，無論你們所屬的政黨或個人持甚麼政治立場，最終都會按照香港市民的整體意願投下你們的一票。

主席，落實普選行政長官，是回歸17年來，政治上最艱難的工作。這不單關係到特區的政制發展，也是考驗香港整體能否把社會從分裂和爭拗中，帶回到求同存異、理性包容的政治倫理和文化，同時要在“一國兩制”下，維持中央與特區的互信關係。我們希望社會能在這個關鍵時刻，理性地互相體諒和接納，在“全大局、求共識”的大前提之下開展討論。

對於有團體和人士要求人大常委會“撤回《決定》”及“重啟政改諮詢”，我必須再三強調，這是不切實際及不可能的，亦無法令2017年行政長官普選得以落實。在憲制程序上，有關修改行政長官產生辦法的“五步曲”已經走了兩步，下一步應是特區政府向立法會提出方案，爭取立法會全體議員三分之二多數通過。因此，憲制程序上不存在所謂“撤回《決定》”。再者，根據《決定》，假如行政長官普選的具體辦法未能經法定程序獲得通過，2017年行政長官產生辦法須繼續沿用2012年行政長官的產生辦法，因此不存在所謂“重啟政改諮詢”的空間。

第二輪公眾諮詢議題

按照《基本法》及人大常委會《決定》的框架，諮詢文件就行政長官普選的具體辦法列出以下4項重點議題，諮詢公眾：

- (一) 提名委員會的構成及產生辦法；
- (二) 提名委員會提名行政長官候選人的程序；
- (三) 行政長官普選的投票安排；及
- (四) 行政長官普選的其他相關問題。

提名委員會的構成及產生辦法

根據人大常委會的《決定》，提名委員會的人數、構成和委員產生辦法按照第四任行政長官選舉委員會的人數、構成和委員產生辦法而規定。而各界別的劃分，以及每個界別中何種組織可以產生委員的名額，則由本地法例加以規定，各界別法定團體根據法定的分配名額和選舉辦法自行選出委員。

鑑於《決定》已確定提名委員會的人數為1 200人，由四大界別各300人組成，而委員產生辦法維持目前《基本法》附件一的規定不變，

我們可視乎有否足夠支持，在本地立法階段就提名委員會四大界別下的界別分組構成、每個界別分組的人數，以及有關界別分組的選民基礎作適當調整。

在考慮上述問題時，我們亦須考慮有關的調整是否切實可行、確保提名委員會具有廣泛代表性、體現各界別均衡參與、有利於保持資本主義制度和各界別分組選出真正能代表該界別分組的人士等；並須尊重各界別分組的意願，以及獲得相關界別分組的廣泛支持，否則在政治上將難以達成共識，更遑論得到立法會通過。

提名委員會的提名程序

根據《決定》，提名委員會按民主程序提名產生2至3名行政長官候選人。每名候選人均須獲得提名委員會全體委員半數以上的支持。在設計提名程序時，我們應確保每名提名委員會委員的權利平等，以及符合法定資格的人士向提名委員會爭取提名的權利平等。

在設計具體提名程序時，我們可考慮將提名委員會提名行政長官候選人的程序分為“委員推薦”和“委員會提名”兩個階段，並採取較現時低的門檻、具高透明度的提名程序，令提名過程更具競爭性。提名委員會的運作須具透明度，並應考慮如何提供適當平台讓參選人有公平及充分機會，向提名委員會全體委員以至市民大眾解釋其政綱和理念，爭取支持。這些安排在實際上是希望把普選階段的高度競爭氛圍，以及市民的積極投入，提早於提名階段出現。

至於提名委員會決定提名2至3名行政長官候選人的投票方法，有鑑於每名候選人均須獲得提名委員會全體委員半數以上的支持，諮詢文件提出了“一人三票”、“一人二至三票”、“一人最多三票”和“逐一表決”的選項，供公眾考慮。

行政長官普選的投票安排

在落實行政長官由普選產生時，全港合資格選民可從提名委員會提名的2至3名候選人，以“一人一票”方式選出行政長官人選。我們可考慮以下投票制度，即：

- (一) “得票最多者當選”；
- (二) 兩輪投票；及
- (三) 其他投票制度，例如排序複選制或補充投票制。

行政長官普選的其他相關問題

就提名委員會的任期，我們須考慮提名委員會的任期是否維持現時選舉委員會5年任期的安排，或改為任期到由其提名的行政長官宣誓就職時為止。

就如行政長官人選不獲任命的重選安排，我們建議修改現行《行政長官選舉條例》，對普選行政長官人選不獲中央人民政府任命的情況作出規定。

就行政長官的政黨背景，由於香港現時未有政黨法，社會各界對此議題亦未有明顯共識，我們建議維持現時法例就行政長官的政黨背景的相關規定。

下一步的工作

社會各界就過去政制發展，以及在首輪公眾諮詢期內，已就行政長官普選辦法提出了不少實質的意見。但是，最終的政改方案則須視乎有關建議是否得到普遍市民、相關界別及立法會議員的支持。《決定》已提供框架及空間，讓我們商討行政長官普選辦法的具體安排，不過究竟“政治空間”能有多大，我認為是需要社會各界以理性務實的態度去開創。從剛過去所發生的事件，我們知道大部分市民是不支持以偏激及違法的手段來爭取民主，而這些手段亦只會把“政治空間”收窄。香港是法治社會，我希望大家能好好珍惜這個香港賴以成功的核心價值，一起依法商討一個香港社會可以接受的政改方案。

我們必須抓緊兩個月的諮詢期，聚焦討論。特區政府會盡快整理和歸納在諮詢期收集的意見，目標是在今年第二季向立法會提交有關修改行政長官產生辦法的議案。

把握普選機會

主席，最後，我想提出3點，希望社會各界能夠把握今次機會，落實普選。

首先，我特別在此呼籲各位議員，特別是泛民主派的議員——雖然他們已經離席——我呼籲他們積極參與討論，不要杯葛諮詢及否決方案。立法會在香港的政制發展擔當重要的憲制角色和責任。無論對政制發展的立場如何，不同黨派和陣營的人士都希望建立一套適合

香港的普選制度，讓香港市民可以“一人一票”方式選出行政長官，帶領香港的未來發展。

在座的議員都經歷過選舉的洗禮，一定深刻體會到在一個有競爭性的選舉中，選民的意向對選舉結果是有實質的影響。在普選制度下，每一名行政長官候選人必須面向全港700萬市民，解釋其政綱及施政理念，爭取市民的支持。任何人在現階段放棄參與諮詢，甚至表明會否決任何按照《決定》制訂的方案，等同剝奪500萬合資格選民可以普選行政長官的機會。我相信，廣大市民都希望2017年可以親身到投票站，行使他們的權利，將手上的一票投予他們認為勝任的行政長官候選人。所以，我希望泛民議員不要採取不合作甚至不負責任的態度，令市民失望。

第二，人大常委會的《決定》提供“法律空間”，讓我們在本地立法層面進一步探討普選行政長官的具體辦法。但是，正如我剛才所說，縱使有“法律空間”，“政治空間”必須由大家共同營造。我懇請各位議員三思，不要把僅存的些微“政治空間”在未進行第二輪諮詢便已經完全摧毀。有人提議採取消極及不合作的態度，甚至抗爭的方式，但這最終只會加劇社會矛盾及內部損耗，對政制發展、對整個社會的福祉是有害無益。我懇請議員、政黨和社會各界拿出政治勇氣和智慧，以香港整體的利益為出發點，集思廣益，積極參與諮詢，就提名及選舉程序提出一些具體方案，讓整個選舉更具透明度和競爭性。

第三，社會有部分人擔心普選方案一旦獲得通過，便會成為“終局的方案”，永遠不能修改。這種想法是錯誤的。2017年以後的行政長官選舉辦法，仍然是可以按照“五步曲”的憲制程序，繼續向前發展。我必須強調，惟有落實2017年普選行政長官後，我們才有鞏固的基礎去進一步推動香港的民主發展和優化普選制度。假如政制發展原地踏步，要實現一套符合《基本法》及人大常委會《決定》框架再走前一步的普選制度，恐怕遙遙無期。

再者，如果2017年普選行政長官方案被否決，2020年普選立法會的機會亦會落空。結果是我們最快要等到2022年才可能再有機會實現普選行政長官，而普選立法會便會被推遲更多年之後，香港的民主進程又會再一次被拖延。我懇切地呼籲大家，為香港的未來，務實地讓香港走上普選之路。我深信，普選制度會為香港的政治生態和管治文化帶來根本性的改變。

總結

主席，在1年多前，我在立法會宣讀聲明，啟動首輪政改諮詢。當時我曾經表示，我們已經正式進入迎接普選的“大直路”。這13個月來發生的事說明，這條普選之路，荊棘滿途，一點也不易走。

香港經歷兩個多月的佔領行動後，加上各式各樣的不合作運動及杯葛行動，我身邊不少朋友對能否通過普選行政長官方案感到極度悲觀。然而，專責小組和政府的團隊會抱口堅定的信念，盡一切努力做好今次的諮詢工作，面向廣大市民，虛心聆聽市民的意見，解釋政府的建議，並會積極爭取立法會通過方案。縱然前路艱辛，我們會堅持到最後一刻。

主席，依法如期落實2017年普選行政長官，將會是實踐“一國兩制”方針政策的另一個重要里程碑，對國家和香港都有深遠的意義及影響。今天放在我們眼前的是一个黃金機會：普選一旦落實，便不會失去；選舉制度會繼續優化、民主發展會繼續向前邁進。這是人大常委會《決定》莊嚴的承諾。2017年普選行政長官是廣大市民的期待。這是500萬合資格選民的權利。2017年香港政制發展向前走一大步，抑或是原地踏步；行政長官由500萬選民，抑或是1 200人選出，這個歷史性的決定就掌握在各位議員手中。

主席、各位議員、各位市民：“2017，機不可失”。

多謝主席。

主席：按照《議事規則》第28(2)條，議員不得就聲明進行辯論，但我會讓議員提出與聲明有關的問題。議員提出的問題必須簡短扼要，而且提問時不得發表議論。

王國興議員：主席，司長在發言的第30段清楚指出：“任何人在現階段放棄參與諮詢，甚至表明會否決任何按照《決定》制定的方案，等同剝奪500萬合資格選民可以普選行政長官的機會。”這段的最後一句亦指出：“所以我希望泛民議員不要採取不合作甚至不負責任的態度，令市民失望。”就此，我想問司長，剛剛在你發言之前離場的泛民議員正是違法佔領行動的始作俑者，在這樣的情況下，他們已經聲明要放棄參與諮詢，甚至杯葛以至今天以實際行動來反對諮詢。在這

樣的情況下，司長怎樣蒐集全香港市民的意見呢？因為我相信民意是極之重要的，在你發言的最後部分亦呼籲全港市民、各界市民表達意見，因此，請司長談談如何蒐集市民的意見，會否進行民調呢？

政務司司長：主席，正如在進行首輪公眾諮詢的時候，我們都會採用不同的方式與市民互動，蒐集市民的意見。沒錯，今次的第二輪諮詢期相對會稍為短一點，是兩個月。但由於在早前的首輪諮詢以至在過去數月，社會上就普選行政長官這個議題已經發表了不少實質的意見，所以，我們相信在未來的兩個月，透過計劃中會出席的一些座談會——我們亦會主動安排一些與各個界別進行的座談會——我們會留意社會各界發表的意見，當然亦會與立法會的議員透過政制事務委員會會議上的討論，蒐集社會的意見。

我認同王國興議員所說，儘管現時泛民議員表達了他們會否決任何按照8月31日的框架而作出修改行政長官產生辦法的建議，但泛民議員身為負責任的議員，亦是民意的代表，我相信他們最終亦會以民意為一個重要的考慮。

林大輝議員：主席，從司長剛才的發言中，我知道政府是清楚明白23位泛民主派議員，包括馮檢基議員、梁繼昌議員、莫乃光議員、李國麟議員、湯家驥議員，已表明會杯葛第二輪諮詢，還斬釘截鐵地說會堅決否決政改方案。至於“長毛”、陳偉業議員、陳志全議員等，相信大家都知道他們特別討厭政府……

主席：林議員，請不要發表議論。

林大輝議員：我的意思是，既然政府知道這一刻已沒本事說服泛民議員支持政改方案，而在司長剛才發表的聲明中，我聽不到她有甚麼具體計劃和部署針對泛民主派的杯葛和不合作運動，究竟司長是否真的打算放棄他們，任由政改方案自生自滅，還是打算讓中央政府出手幫忙進行游說工作？我看不見當局有甚麼部署，有甚麼出奇制勝的方法，現在好像是坐以待斃般。我們擔心若政改失敗……

主席：林議員，你已經提出了問題。

林大輝議員：……中央政府會因此而失望，市民亦會感到失落。所以，我的問題是，不如司長現在就告訴大家，有甚麼具體的部署和計劃來對付現在明放着、高調地表示不支持的人士？

主席：林議員，請坐下。我再次提醒議員，根據《議事規則》，議員就政府官員的聲明提出有關問題，必須簡短扼要。

司長，請作答。

政務司司長：主席，多謝林大輝議員的提問。正如他剛才向政制及內地事務局局長提問一樣，他認為 —— 我也同意這次工作的難度十分高，或者甚至有人認為我們專責小組正在做“明知不可為而為之”的工作。然而，正如我在聲明中指出，由於普選行政長官對香港的未來發展極為重要，所以我們必會堅持到最後一刻。

至於我們究竟會用甚麼方法，這並非只是政府可進行的工作。正如我在剛才的發言中呼籲，希望社會大眾利用接下來兩個月的第二輪公眾諮詢時間，清楚向各議員表達他們希望能先實行普選行政長官這個訴求。所以，在未來兩個月內，除了當然要與立法會議員討論這項議題之外，我們亦非常重視社會大眾對是次普選行政長官辦法所提出的意見。

最後，正如我在發言中表示，每一位議員都是民意代表，應該尊重民意。如果民意有清晰的訴求，希望在2017年落實普選行政長官，身為民意代表，則必須認真考慮。

盧偉國議員：主席，政務司司長剛才在聲明中很清楚地指出這兩個月諮詢期的4個重點議題，她亦開宗明義說必須按照《基本法》和人大常委會決定的框架。司長在發言第8段同時指出：“現時社會人士對政制發展的意見正漸趨兩極化”，其中一極正正就是不接納《基本法》、不接納人大常委會的相關決定。在這情況下，兩個月諮詢期會否令兩極化更趨嚴重？我想問政務司司長，究竟有甚麼具體方法，能夠在兩個月內凝聚社會共識，而不是使之更趨兩極化呢？

政務司司長：多謝盧偉國議員的提問。本次除了公布諮詢文件外，特區政府製作了一份“2017，機不可失”的單張，這份單張很簡單地向各位市民解說為甚麼要落實2017年普選特首。簡單來說，我們認為有5個理由。第一，普選行政長官是香港市民熱切期待的，他們真的希望2017年能夠做得到，所以，第一個理由是能夠實現市民的願望。

第二，做到“一人一票”。正如我在聲明內說，由1 200人的選舉委員會選出行政長官，相對於由全港500萬合資格選民“一人一票”選出行政長官，是我們民主進程的一大進步，這是一個重要的考慮。

第三，透過選舉或“一人一票”直接選出行政長官，我們相信行政長官候選人或當選的行政長官在施政方面更能貼近民意。這既符合市民的要求，亦是社會大勢所趨。

第四，按照早前人大常委會《決定》，以“一人一票”落實普選行政長官是普選立法會全體議員的先決條件，所以，能夠做到行政長官的普選，便可以考慮普選立法會。

最後，我亦在我的聲明中清楚表述，2017年普選行政長官後，選舉制度可以再優化。所以，回答盧偉國議員的提問，在未來兩個月內，我們會不斷反覆強調我們需要依照法律、憲制要求及人大常委會8月31日的《決定》來落實普選行政長官之外，還會很具體地與市民分享為何2017年普選行政長官對於香港的未來發展是這麼重要；從而希望市民屬於我剛才說的所謂兩極化的意見中的其中一極，即市民要清楚表達不想原地踏步，就一定要做到普選行政長官，踏出香港民主發展歷史性進步的一步。

梁志祥議員：主席，剛才聽到司長在聲明中提到，本次第二輪諮詢是一項十分關鍵的工作，但卻只有兩個月時間，這是一個相當困難的時間，即只有很短的諮詢時間。

我想問一問，因為近日看到報章報道，指政府在本次諮詢過程中，不會主動聽取意見，應該說是不會主動落區。如果是這樣，對於需要比較細緻討論的產生辦法的內容，我相信你們會比較難聽得到意見。假定有些團體或人士主動邀請你們落區，究竟司長三人小組會否落區聽取意見呢？

政務司司長：多謝梁議員的提問。簡單而言，在這兩個月的諮詢期內，如有團體主動邀請我們參與有關第二輪公眾諮詢的活動，我們會盡量配合，一定會盡量配合。我剛才只是指出，由於在首輪諮詢和過往數個月，針對行政長官普選辦法，在社會上已經有不少討論，各界亦已發表不同的意見，加上第二輪公眾諮詢的議題可以相當聚焦地討論，所以，我們覺得兩個月時間也是相對適合的，而我們能夠進行的諮詢活動，或許未必如首輪諮詢那麼豐富。相信大家也記得，我們當時在5個月期間出席了226場公眾諮詢活動。

梁君彥議員：主席，司長在結尾以“2017，機不可失”作結，但看到大家如此“兩極化”，如果方案無法通過或泛民議員對市民說不如重啟“五部曲”——好像很容易般——我想問司長或請她澄清一下，如果重啟“五部曲”或方案無法通過之後，會將我們整個民主進程推遲多久呢？

政務司司長：主席，多謝梁議員。我的聲明中已經指出，所謂“撤回《決定》”或“重啟政改諮詢”或重啟政改“五步曲”是不切實際亦是不可能的，原因是由於人大常委會在去年8月31日的《決定》已經清楚說明了，如果在今次的政改工作裏，我們在“第三步曲”提出的修改建議未能完成其法定程序，2017年行政長官的產生辦法只能沿用2012年的行政長官產生辦法。換句話說，將繼續由1 200人的選舉委員會選出這位行政長官，亦等同在2017年之前是沒辦法亦沒可能可以就2017年普選行政長官做任何諮詢工作。這樣來看，最快也要在2022年才能夠再次啟動政改諮詢工作來達致普選行政長官這個目標。餘此類推，如果我們最快只能在2022年才能夠探討普選行政長官的產生辦法，立法會就會失去一個可以普選全體議員的先決條件，並必須等到2022年之後，如果成功普選行政長官，才能夠將普選全體立法會議員這個議程提出來討論。所以，這亦是我剛才所說的，會將普選全體立法會議員的目標拖延得更遲。

林健鋒議員：我們看到大部分香港市民希望2017年可以普選特首，儘管這是民意傾向，但是，我們看到泛民議員今天聽也不聽便離席，他們亦表示不會參加諮詢和反對有關方案。這些“做show”的行為，我相信不會得到市民的認同。但是，這個議案要得到通過的話，一定要獲得三分之二的議員支持。

我想問司長，市民其實對《基本法》不是很認識。有些議員，或者有些外界人士，在外面沒有將實際情況向市民解釋，可以說是誤導他們。你們會不會有一些積極行動，例如到區議會或跟其他團體聯絡，甚至往訪地區多些介紹有關方案，讓他們真實地了解方案的內容？我相信在兩個月內，如果每個人都聚焦討論有關提議，是可以做得到，而時間亦都足夠。如果有些人只懂節外生枝，搞一些非法行為，這樣就兩年都做不到……

主席：林議員，請提出問題。

林健鋒議員：司長，你有甚麼方法可以令市民對方案更認識和可以表達他們的支持呢？

政務司司長：多謝主席和林議員的提議。事實上，自從我們啟動了有關政改工作的首輪諮詢後，宣傳工作沒有停頓過。如果大家有留意的話，袁司長粉墨登場一套介紹《基本法》第四十五條的內容的短片，短片正不斷在電視上播放。

所以，在未來日子，這些宣傳和介紹工作會繼續進行。特別是今年4月，是《基本法》頒布25周年，我將以我另一個身份，即基本法推廣督導委員會主席，與其他委員進行一系列推廣《基本法》的工作。

梁美芬議員：主席，市民希望有普選的意願是十分清楚的，但是，普選必須沿着憲制的軌跡實行。去年政改諮詢展開時做得不好，因為很多人一開始便說公民提名不符合《基本法》，但是，有關方面表態亦比較遲，以致民意受到誤導。今天坊間有些所謂“中間方案”，提及“白票守尾門”，亦表示如果白票多過五成，便需要重新來過，甚至需要臨時特首。但是，《基本法》很重視穩定性，特首的任期需要5年，並沒有提及臨時特首……

主席：梁議員，不要再發表議論，請提出問題。

梁美芬議員：主席，你先讓我說完。所以，我很希望政府在這次第二輪諮詢，就着坊間一些方案，如果是清晰不符合《基本法》的部分，可以盡早表態，化被動為主動，可以就可以，不可以就不可以，別要

有時間再讓市民的理解有所偏差。我希望得到政府對以下問題清晰的回覆：在這輪諮詢期間，討論會聚焦、有效並集中在符合憲制兼可行的方案，而就不符合的方案則盡快表態。

政務司司長：梁議員這項問題與林大輝議員剛才關於“白票守尾門”的質詢，以及譚局長的回應是一致的。我們目前的看法也是一樣，我希望梁美芬議員也理解。在公眾諮詢的過程中，對於社會上提出的意見，我們都要認真考慮和審慎處理，否則便會扼殺社會人士，特別是我口中有時候說的有心人，他們所提出的一些方案，都是希望能夠打破困局，凝聚共識，收窄分歧，最終讓立法會能夠以全體議員的三分之二大多數通過政府的方案。所以，我們的立場仍然希望就着坊間提出的具體建議——尤其是提出的人士認為其建議是符合《基本法》和人大常委會去年8月31日的《決定》——要再多了解有關的詳細情況和細節，然後認真考慮和研究。

鍾樹根議員：主席，我想問司長，這份文件的第32段指出：有部分社會人士擔心一旦通過了這次的方案後，便會變成一個終極方案，永遠不能夠修改，而司長則解釋：2017年後，行政長官的選舉辦法仍然可以按照“五步曲”的憲制程序，繼續向前發展。

但是，我有這個疑問：究竟2017年後向前發展的方向何在，可否告訴我們？這發展方向或空間，是否需要繼續依照現時《基本法》的規定或人大常委會的框架呢？如果需要依照這些規定和框架時，在這次政改方案中這方向及空間已經存在了，將來還有何繼續發展的空間呢？

政務司司長：主席，正如鍾議員記得，其實我們今次已經是第三次啟動有關政制發展的工作。換言之，政制發展是一個不斷演化的過程。我在第32段指出，大家不需要擔心2017年通過了的方案，是終局的方案，永遠不能夠修改，這是建基於《基本法》第四十五條，該條說明香港的政治制度是會按照香港的實際情況及循序漸進的原則來發展，而有關實際或具體的行政長官產生辦法，《基本法》附件一第七條亦明文規定，如果在2007年後要修改這些辦法，是要經過甚麼程序及得到人大常委會的最終批准。

此外，人大常委會在2004年作出的解釋中，亦訂明了“五步曲”，所以無論是《基本法》第四十五條和附件一第七條，以及政制發展的“五步曲”，都仍然存在空間可以繼續就着香港的實際情況及循序漸進的原則，再優化已經落實的普選行政長官的安排。

鍾樹根議員：我聽不到答案，是否可以清楚說明有何發展方向和空間？

主席：鍾議員，在這個環節，議員不得提出跟進問題。議員提出問題，而司長回答後，便由另一位議員提問。

張華峰議員：主席，司長剛才已經說了在第二輪政改諮詢中，仍然會積極尋求社會共識，為香港早日邁向普選特首的目標而努力。

根據《中英聯合聲明》和《基本法》的規定，行政長官選舉可由地方選舉產生，或是協商產生。今次中央政府根據《基本法》和人大常委會決定，賦予我們“一人一票”的普選。我想問司長，“一人一票”普選和協商產生的選舉方法有何分別？

政務司司長：主席，我覺得張議員提出的質詢有點奇怪。我相信大家也知道，普選產生的行政長官，是全體合資格的選民以普及而平等、“一人一票”的方式直接投票選出心目中的行政長官……

張華峰議員：我想問一問司長，究竟是協商抑或“一人一票”普選，有較大的民主程度？

政務司司長：當然，在民主發展的過程中，我想大家也樂見有更多合資格選民能夠投票，直接選出行政長官。這也是一個原因，為何我們說2017年落實普選行政長官，是香港民主發展進程中一個歷史性的進步，也是一個不應該錯失的機會。

鍾國斌議員：司長在聲明第24段提到行政長官可能會不獲委任，而需要重選。如果有這種安排，或叫我們一起討論這件事，我們最初以為所有能入閣或能出閣的候選人，中央也會任命，但是，如果是這種情況，即可能有些不止是能入閣，甚至是能出閣的候選人，可能因為有泛民背景而當選，所以才不獲中央委任。是否情況並非如大家所想那麼差，而是現時只讓泛民入閣，完全沒有機會出閣；如果有機會出閣，泛民可能當選後，才會被中央否決，不獲委任。如果是這種情況，會否是個憲制危機呢？主席。

政務司司長：《基本法》第四十五條規定香港特別行政區行政長官在當地通過選舉或協商產生，由中央人民政府任命，所以，我們必須認同中央人民政府有實質的任命權。換句話說，即使是透過普選產生的行政長官當選人，中央都有可以任命或不任命的最終決定權。所以，從法律安排上、從競選的工作或在委任的工作方面，我們必須令本地法例亦可處理這種情況——如果真的出現這種不獲中央任命的情況時，應該怎樣處理。

譚耀宗議員：主席，司長剛才在聲明中苦口婆心、情理兼備，希望說服泛民議員支持政改方案，令香港市民能夠“一人一票”選出特首。但是，相信剛才司長也看到泛民議員在她未發表聲明前，已經撐起雨傘——即使今天沒有下雨，但他們仍撐着雨傘走出了會議廳，以示杯葛。對於他們的行為，不知司長會否感到失望？這是否在司長意料之內？司長又如何分析在這種反應下，如何期望在第二輪諮詢時能得到他們的支持，即支持政改方案？司長在這方面有甚麼看法？

政務司司長：主席，由於剛才泛民議員的行動已事先張揚，所以我並不感到意外。當然，作為主事官員，明知政府提出的方案最終需要得到立法會三分之二，即大多數議員的支持才能通過，而這三分之二的議員必須包括某數量的泛民議員；所以，若整體泛民議員不支持方案，我們的工作會備受打擊。

然而，正如我在聲明中表示，我們一定會堅持到最後一刻。所以，未來的數個月將會是關鍵時候，我們希望透過與議員的互動和磋商，透過社會向各位議員發出的信息，希望議員——特別是泛民議員能回心轉意，支持我們落實2017年普選行政長官。

葉國謙議員：主席，我非常高興政府啟動政改的第二輪諮詢。我亦注意到司長在聲明中特別強調政府的立場和看法，當中提及政制的發展必須建基於《基本法》和人大常委會的決定，否則便是“無根之木，無源之水”，更指出這樣的行政長官普選目標只是“鏡中花，水中月”。

我想具體問一下司長聲明中的第26段，因為她剛才提及決定已提供框架及空間，讓我們商討行政長官普選辦法的具體安排，不過究竟政治空間能有多大，她則認為是需要社會各界以理性務實的態度去開創。我想問司長所指的政治空間的含意是甚麼？司長可否提供更詳細的解釋呢？

政務司司長：主席，在第二輪公眾諮詢的諮詢文件中，我們提出了4項要與公眾討論的議題，各位議員也會留意到，有些議題是要在本地立法的階段處理的。在本地立法階段處理的議題有一定的法律空間，因為人大常委會的《決定》並無就本地立法或屬於本地立法的議題作出明確的規定。就提名委員會而言，在1 200人和四大界別中每個界別300位委員的大前提下，界別裏的劃分，即界別下的分組應如何組成、獲分配的名額是多少、可否有新的界別分組產生，這些都是可以探討的事項，在法律空間上是可以探討的。

然而，是否有足夠的政治空間，達致我剛才所說的一系列本地立法議題中的政治共識呢？這正正是我現時在此提出是否有足夠政治空間的問題。所以，這需要相關的界別分組或社會大眾就這些可以在法律上探討的議題，盡量達成政治上的共識，我們才可以在立法階段進一步處理這些有關的議題。

吳亮星議員：部分泛民議員動輒便說他們代表700萬市民，但我只會說我們在座的總也代表了相當數目或一部分市民。

我想問司長的是關於最後一頁所說，“縱然前路艱辛，我們會堅持到最後一刻”；這是豪言壯語。我看到政府一直有這個承擔，希望在梁振英擔任特首期間可以達致“一人一票”的目標。可是，正如剛才所說，即使有這個承擔，也要勇於面對現實才行。如果要做好期望管理，就要看到沒有甚麼機會可以說服反對的人，如果要說服得到的話，我相信會有一定的變化才行。對於這個期望，我在這裏不再多說。

可是，反對派一直利用政制的情況，不斷搞全面不合作，一直在摧毀本會——本立法會——的事務，以至是行政當局須經本會審批的項目或立法。再說，當局在文件內提到，如果連這個里程碑，即這個放在我們眼前的黃金機會也摧毀……

主席：請議員精簡地提出問題。

吳亮星議員：……我現在正根據內容來提出問題。如果他們連這個黃金機會也摧毀，又將我們現在行政和立法的很多工作拖延——今天早上如是，昨天晚上也如是。如果繼續這樣拖延下去，這些黃金機會就會被他們斷送了。我想問這算不算是侵犯市民，他們不是叫“泛民”，是“侵犯市民”，他們這樣是否會成為歷史上的千古罪人呢？我想聽聽司長在這方面的評價。

主席：我相信在未來數月，議員有很多機會就現時的第二輪諮詢表達意見，所以，我再提醒議員不要利用這個提出簡短問題的環節發表個人意見。司長，請作答。

政務司司長：我相信我只可以說，如果因為某一部分的議員否決，而未能夠讓我們在政制發展踏出這重要一步，在2017年落實普選行政長官這個目標，這將會令非常多市民感到失望。

黃定光議員：主席，今天司長發表的聲明體現了她是誠意拳拳，也是她的由衷之言。我留意到聲明第15段提到4個議題，包括提委的構成和產生辦法、提名行政長官候選人的程序、投票的安排及相關的其他問題。我記得在第一階段諮詢的時候，除了行政長官選舉的辦法外，亦涉及立法會選舉的改革，但在今次第二階段的諮詢，似乎較少提及立法會的產生辦法。

然而，我覺得行政長官選舉後的立法會選舉的改革，其實亦有關連。有些議員是否會考慮到，如果立法會選舉及行政長官選舉這兩個選舉辦法的改革能夠讓他們同時考慮的話，那麼，他們對於2017年行政長官選舉的改革可能會為之動容或可予考慮，而不是像今天般採取對抗的行動呢？司長可否考慮把立法會選舉的改革與行政長官選舉的改革，在第二階段的諮詢中具關連性地體現出來呢？

政務司司長：主席，首先，對於黃議員提出的看法，事實上我們亦曾經聽聞。所以，我在聲明內也說有一類意見認為應在2017年普選行政長官前取消立法會功能界別選舉，作為討論的前設。過去曾經有人提出這意見，但我恐怕這是不切實際及不可能的做法，因為就2016年立法會的產生辦法來說，人大常委會在去年8月31日的《決定》已非常清晰地說明，關於2016年立法會產生辦法的《基本法》附件二不作修改，原因在人大常委會《決定》中亦說得很清楚，也就是2012年立法會的產生辦法已經作出相當大的改動，而在2016年未有普選行政長官的前設之下，2016年的選舉亦不能一步到位，透過普選產生全部立法會議員。所以，人大常委會《決定》說明就2016年立法會的產生辦法而言，《基本法》附件二不作修改。

基於這個原因，正如黃議員亦觀察得到，而我也可以更清楚地說，今次第二階段的諮詢文件全部是純粹關於行政長官普選辦法，完全沒有涉及2016年立法會的產生辦法，因為按照人大常委會的《決定》，2016年立法會的產生辦法不作修改。我們亦不打算在本地立法層面就2016年立法會的產生辦法作任何重大的修訂。稍後，政制及內地事務局會就2016年立法會產生辦法一些技術上的修訂，在立法會政制事務委員會諮詢大家的意見。

李慧琼議員：主席，司長在聲明的第26段提到政治空間，她說政治空間能有多大，是需要社會各界以理性務實的態度去開創，而從過去所發生的事情，司長說知道大部分市民不支持以偏激和違法的手段去爭取民主，而這些手段只會把政治空間收窄。

主席，我也有感受。聽完司長這段說話後，亦認同司長的觀察。其實，在香港普選特首一事上，確實是在不同的時間有不同的政治空間。在首階段諮詢時，我們有的政治空間會大一點。在人大常委會作出八三一決定時，我們有的空間便是要按照人大常委會八三一決定來推行。

正如司長在聲明第26段指出，香港的政治空間有收窄的情況，而我的觀察是，這是因為有部分香港人，包括今天離席的立法會議員，並不信任中央，還要特別想繞過《基本法》，在開始第一階段諮詢時已經提出公民提名這個明顯違反《基本法》的普選方案，而且最後更

說公民提名必不可少，又不願意溝通。在八三一決定出台後，便以非法霸佔道路的方式來爭取民主，威脅中央，現在又搞不合作運動，盲目杯葛和盲目反對，剝奪500萬名市民的投票權。

主席，我想問一問司長，她說“政治空間收窄”的意思為何？請司長說明一下。

政務司司長：主席，政治空間的收窄，我認為當然涉及特區和中央的互信關係。如果在香港社會時常出現一些脅迫、激進的行為，希望藉此就政改和政制發展的議題向特區政府，以至中央施壓，這是不利於我們維持中央和特區的互信，也會導致我所說的政治空間收窄。所以，我在此引用譚議員所說的“苦口婆心”，希望香港社會能夠以理性、包容，以及尊重憲制和尊重法律的態度來處理今次的政制發展。

陳健波議員：主席，正如聲明第8段所說，現時社會兩極化，一些人堅持不要原地踏步，另一類人則堅持不接受八三一決定。

我相信政府要集中火力游說兩個組羣，第一個是未有決定的市民。如果最終反對派議員自己進行的民調也顯示有六、七成市民支持政改，我相信他們不論是為了選票，又或是為了自己的良心，也會“轉軼”。

第二類更為重要，亦即反對派議員背後的勢力。如果這些勢力也認為政改踏出第一步，比原地踏步更為重要，我相信不論他們覺得重要的原因為何，即對香港重要，對中國也同樣重要……

主席：陳議員，請提出問題。

陳健波議員：……我相信反對派議員自然會懂得華麗轉身。至於哪些是反對派背後的勢力，我相信大家也很清楚。

我想問司長，她會否針對這些反對派議員背後的勢力，努力進行游說？

政務司司長：主席，多謝陳議員的提問。我們一定會在能力範圍內，以合法、合情、合理的方法游說立法會議員支持政改方案。

陳恒鑽議員：主席，司長在聲明第12段提到，她“希望並深信無論你們所屬的政黨或個人持甚麼政治立場，最終都會按照香港市民的整體意願投下你們的一票。”但是，以往我們發現很多不同的諮詢活動都被人刻意衝擊，而衝擊和破壞所造成的效果是好像有很多市民十分反對政府的建議，令真正支持的聲音無法表達，市民支持的意願亦被扭曲。我想問司長，在第二階段的諮詢中，有何方法令市民可以更理性地討論第二階段的諮詢？又或有否具體安排，令真正很想表達意見的市民有機會表達呢？

政務司司長：過去數個月的經驗告訴我們，香港市民非常願意在他們認為真的要發聲的情況下表達意見。所以，曾經亦有一些團體可以在一段短時間內收集到超過180萬人的簽名，支持維護法治，開通道路。我相信在政改如此重要的課題上，香港市民是願意發聲的。當然，特區政府和關心政改發展的團體，無論是政黨或專業團體、社團、地方組織和區議會等，亦會以不同方法收集市民的意見。

姚思榮議員：主席，司長在聲明第31段說“懇請各位議員三思，不要把僅存的些微‘政治空間’，在未進行第二輪諮詢便已經完全摧毁”。

現時，第二輪諮詢才剛剛開始，泛民議員已經退場，司長會否感到剛才所說的些微“政治空間”已經被摧毁？如果是這樣的話，司長將會怎樣做呢？

政務司司長：主席，我希望剛才看到的泛民議員的行動，是一種表態。我希望在往後的日子，泛民議員仍然會積極參與第二輪公眾諮詢。日後在由譚耀宗議員擔任主席的政制事務委員會上，我們亦希望繼續能與泛民議員，以至立法會其他議員商量及研究第二輪公眾諮詢中提出的各項議題。

謝偉俊議員：主席，司長在聲明和回答問題時均表示會堅持到最後一刻。相信大家都知道，反對派人士亦已事先張揚，他們不但會杯葛諮詢，甚至會對八三一決定投反對票，更恐嚇會再有新一浪佔中或破壞社會的行動。

我想了解一下政府的立場。所謂最後一刻，是否一定是本會投下反對票或無法獲得三分之二議員支持才算是最後一刻，抑或有否其他情況，例如為考慮減低社會分化，正如以往就其他重大議案如就《基本法》第二十三條立法或其他法案的做法，為了減少爭議而在適當時機主動不提出方案？

政務司司長：主席，就政制發展而言，我們在憲制程序上有“五步曲”，相信謝議員亦非常熟悉。現在，我們準備踏入政改“五步曲”的第三步，即由特區政府向立法會提交政改方案，希望經立法會全體議員三分之二議員多數通過。我們現在進行的公眾諮詢正是為了第三步進行籌備的工作。所以，我們有憲制責任完成政改“五步曲”的第三步。我看不到在甚麼情況下要主動放棄將政改方案提交立法會議決。

方剛議員：司長在聲明第12段提到，各位議員都是民意代表，希望最終都會按照香港市民的整體意願投下你們的一票。我覺得，在現時的情況下，司長會否進行一些鋪天蓋地的運動，令市民聽取你的意見，以提高民意支持，迫使泛民“轉身”。你會否進行這類鋪天蓋地的行動呢？

政務司司長：主席，多謝方議員的提問。在未來兩個月的公眾諮詢期間，我們當然會用盡可行的方法，讓市民了解這次第二輪政改公眾諮詢的內容及其重要性。至於這能否符合方議員所說的“鋪天蓋地”，我則不敢說；但是，我們肯定會聯同各位議員、各個政黨及各個關心香港政制和希望政制能向前走的團體，盡力做好這項諮詢工作。

主席：政務司司長的聲明，以及她對議員就聲明的提問作答，到此為止。

議案

主席：議案。根據《殘疾歧視條例》就批准《2014年殘疾歧視條例(修訂附表5)公告》而動議的擬議決議案。

有意就議案發言的議員請按下“要求發言”按鈕。

我現在請勞工及福利局局長發言及動議議案。

根據《殘疾歧視條例》動議的擬議決議案

勞工及福利局局長：主席，我動議印載在議程內的政府議案。

這項決議案的目的，是請議員批准根據《殘疾歧視條例》(“條例”)第87(2)條，修訂該條例的附表5，把政府建議在綠色專線小巴，為某一目標組別殘疾人士推行公共交通票價優惠，列為附表5下的進一步例外情況。

為鼓勵長者和殘疾人士多些走進社區，建立關愛共融的社會，長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(“優惠計劃”)已於2012年6月、2012年8月及2013年3月，分3個階段在港鐵、專營巴士和渡輪實施，其後更在2014年5月擴展至12歲以下合資格的殘疾兒童。行政長官於2014年施政報告中宣布，由2015年第一季開始，分階段把優惠計劃擴展至綠色專線小巴。政府已經在去年11月10日向立法會福利事務委員會簡介最新情況，我們的目標是將優惠計劃於今年3月底擴展至第一批綠色專線小巴，預計首批將包括約110個營辦商，佔營辦商總數七成五，共營運約380條路線，即佔總數約七成八。

主席，優惠計劃讓長者和合資格殘疾人士可在任何時間，以每程2元的優惠票價，乘搭港鐵、專營巴士和渡輪大部分的路線。優惠計劃推出至今約兩年多，每天平均受惠乘客人次約72萬，當中約63萬名為長者，其餘9萬名為合資格的殘疾人士。

優惠計劃下的合資格殘疾人士為65歲以下嚴重殘疾(即符合傷殘津貼的“嚴重殘疾”定義)的傷殘津貼受惠人，以及同一年齡組別殘疾程度達百分之一百的綜合社會保障援助受助人。

由於在條例下，“殘疾”一詞的定義非常廣泛，只為某一特定組別的殘疾人士提供票價優惠，有可能觸發此舉動是否違反條例而構成違法的殘疾歧視的爭議。有見及此，為了消除有人根據條例就把優惠計劃擴展至綠色專線小巴的建議提出法律挑戰的風險，政府因此建議提出這項修訂。政府亦曾經在2012年6月，因應在港鐵、專營巴士和渡輪推出優惠計劃，而作出類似的修例工作。

主席，我希望議員能夠支持此項議案。謝謝。

勞工及福利局局長動議的議案如下：

“議決批准行政長官會同行政會議於2014年12月9日作出的《2014年殘疾歧視條例(修訂附表5)公告》。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：勞工及福利局局長動議的議案，予以通過。

王國興議員：主席，本會今天就2元乘車優惠擴展至綠色專線小巴而提出這項與《殘疾歧視條例》(“條例”)有關的議案。我歡迎把2元乘車優惠進一步推展至更多不同的交通工具，但在這項決議案表決前，我想提出數點意見，希望局長能夠回應或認真跟進。

第一，現在2元乘車優惠可以推展至綠色小巴，我當然要表示歡迎。但是，最遺憾的是單肢傷殘人士現在仍然不能受惠。就此，我已多次向政府提出，也曾經在梁振英先生競選特首的時候，聯同有關團體向他當面提出這項要求，他當時也答應了我的要求。但是，他現在已經上任，而局長在落實這項政策的時候，也承諾在去年年底就單肢傷殘人士獲發傷殘津貼及乘車優惠作出政策檢討。

局長，現在已經是2015年1月初，為何你還未進行檢討呢？為何你曾經說過會在去年年底進行檢討，而現在仍然未有行動呢？因此，雖然2元乘車優惠現在擴展至綠色小巴，而且進展良好，但單肢傷殘人士仍然不能看到和享受有關優惠。我希望局長稍後能就此作出回應。我也希望局長能夠告訴我們，究竟政府何時會就單肢傷殘人士的乘車優惠和申領傷殘津貼一事，得出研究結果。

第二，雖然2元乘車優惠現已擴展至綠色小巴，但我們從文件看到，優惠並不是覆蓋所有綠色專線小巴。參加優惠計劃只有126個營運商，合計407條路線，佔綠色專線小巴總數83.1%，涉及2 626輛綠色專線小巴，即佔總數84%，還有24個營運商涉及的83條路線未有計劃實施2元乘車優惠。

局長，我請你回答第二個問題：究竟餘下約佔10%和83條路線的綠色專線小巴何時才會實施2元乘車優惠呢？當局的跟進工作有沒有時間表呢？當局現時未能做得到，究竟有甚麼困難呢？這些困難是否並非難以解決呢？關於這幾個“為甚麼”，我希望局長一一作出回應。

第三，我希望政府跟進為配合這項乘車優惠提供硬件配套。例如，港鐵雖然有為嚴重傷殘人士提供2元乘車優惠，但正如局長所說，受惠者必須是嚴重傷殘人士。大家都知道，嚴重傷殘人士大多數坐輪椅，但很多港鐵熱門入口——我不是說全部，我說的是熱門的多人流入口——都缺乏足夠數目的升降機，而某些舊港鐵站仍然使用升降台。升降台一來一回需要花很多時間，數名坐輪椅的殘疾人士便要等候一段相當長的時間。因此，政府應全面跟進硬件配套，否則，即使有2元乘車優惠，但嚴重傷殘人士看到港鐵入口還是要望門輕嘆，或四處尋找合適的入口。因此，我希望局長能夠就熱門入口進行統計，我說的不是全部而是主要入口，看看還有多少個港鐵站未有安裝升降機，多少個港鐵站只有升降台，以及港鐵的改進時間表等。就着這幾個為甚麼，請局長跟進。

我們很高興看到專營巴士公司也提供乘車優惠，但局長是否知道全港的低地台巴士數目只佔專營巴士總數68%，並非全部巴士都設有低地台。所以，即使有2元乘車優惠，但假如抵站的巴士並非低地台巴士，傷殘人士仍然會望車輕嘆。因此，在硬件配套方面，我認為政府值得關注和擬定時間表，盡快把優惠的覆蓋率提升至100%。

第四，現時一些非常受歡迎的交通工具仍未提供2元乘車優惠，這些交通工具主要包括紅色小巴、電車和獲政府批出的街渡。這3類交通工具現時仍未提供2元優惠。鑑於紅色小巴每天的載客量高達51萬人次，政府是否應進行研究，看看如何把2元乘車優惠擴展至紅色小巴。電車平均每天也有23萬人次的載客量。雖然街渡的載客量較低，但獲得政府批出合法經營權，我相信它有一定的服務需要。由於這3類交通工具仍未提供2元優惠，我請局長回答這些問題：政府就這3類交通工具是否有提供優惠的時間表？政府遇到甚麼困難？如何跟進此事？我們何時才可看到跟進工作的進展和結果？

(代理主席梁君彥議員代為主持會議)

最後一點，也即是第五點，我希望政府考慮一些並非市民經常使用卻在旅遊景點甚受歡迎的交通工具，例如山頂纜車、昂坪360等。這些交通工具現時仍未提供有關優惠。我希望局長關心剛才我所說的普遍交通工具之餘，也能一併考慮這些較為冷門的交通工具。雖然這些交通工具主要針對旅遊人士，但我相信傷殘人士和長者對這些交通工具也有需求。因此，優惠是否應涵蓋這些交通工具呢？所以，我希望局長回答我剛才提出的幾個“為甚麼”。

無論如何，2元乘車優惠仍有欠完善和全面，但經過政府、議會及各方面人士的多年努力，有關工作從2012年6月起開始取得突破。這項2元乘車優惠一直不斷改進，從無到有和不斷完善，在改善工作方面取得成績。我希望政府能夠再接再厲，繼續努力，為長者及殘疾人士爭取更好的乘車優惠，因為乘車優惠能夠幫助長者和殘疾人士參與社區活動，同時讓他們享受更多姿多采的生活。乘車優惠的意義不僅在於以較低廉的車費乘車，而是鼓勵他們回歸社區，與社會同步並進，不再孤獨生活。因此，乘車優惠對長者和殘疾人士的精神健康、身體健康和生活健康，均有重大意義。

藉着這項決議案發言，我再次促請局長和政府百尺竿頭，更進一步。多謝代理主席。

張超雄議員：代理主席，我們當然支持這項修訂，在《殘疾歧視條例》下進一步准許一個例外情況，讓符合現時提供給長者或傷殘人士的交通優惠免除受《殘疾歧視條例》限制予以執行。這是一項德政，應盡早落實。

事實上，這些為殘疾人士或長者提供的交通優惠措施，是很多議員多年來一直努力爭取的成果。我仍記得曾蔭權當特首的時候曾帶領議員參觀深圳鐵路，當時這條鐵路由香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）興建和管理，殘疾人士和長者可免費乘搭。回港後我們曾經問他為何香港沒有這種優惠，他竟然說只有社會主義國家才會提供這類優惠措施。我們當然要寬恕他的無知，因為絕大多數先進資本主義國家早已實行這類優惠措施，不但惠及殘疾人士和長者，而且更惠及他們的陪同者。

對於優惠措施終於得以落實，我們感到高興。遺憾的是，有關企業沒有負起他們的社會責任，因為這些優惠全都以公帑支付。例如，港鐵公司雖然每年賺100多億元，但這麼多年來不斷拒絕我們提出的優惠要求，最終政府屈服，答應以公帑補貼優惠，這些年年賺大錢的公司卻無須支付分毫。我們認為這做法並不合理，我亦希望政府想一想，這些擁有專營權的公共交通公司年年賺錢，卻無須在提供優惠方面作出回饋，這是否合理呢？

至於今次這項容許優惠擴展至綠色專線小巴（“綠巴”）的修訂，大家必須留意，很多長者及傷殘人士因綠巴沒有無障礙設施，無法乘搭。大家試想一想，便知道坐輪椅人士根本沒可能乘搭綠巴。我們的公共政策卻宣揚無障礙運輸，這是一個很響亮的口號。香港甚至被形容為無障礙城市。沒錯，國際城市應該沒有障礙，但這些公共交通工具卻無法提供無障礙設施，是否真的辦不到呢？顯然不是。難道小巴無法安裝升降台？答案當然是否定。復康巴士也是小巴，同樣可以安裝升降台，甚至私人小巴如客貨小巴也可以安裝這些設施。為何政府沒有決心規定所有公共交通工具都要提供無障礙設施呢？

由於這些交通工具缺乏無障礙設施，傷殘人士往往要倚賴復康巴士。如果代理主席有留意，也會發覺很多醫院位處山上一些不太方便的位置，例如瑪嘉烈醫院、就近的瑪麗醫院和位於九龍的伊利沙伯醫院，它們全都在山上興建，公共交通工具不一定能夠直達。即使有巴士行經這些醫院，也未必設有低地台。根據巴士公司解釋，由於有關巴士路線往往須行經斜路，因此不適合低地台巴士行走。例如，大部分肢體不便的小朋友往往要到大口環根德公爵夫人兒童醫院看醫生，但該處卻沒有低地台巴士行走，那麼，他們怎樣前往該醫院呢？又例如現時有綠巴前往瑪嘉烈醫院，但行動不便人士卻無法乘搭這些小巴，為何政府不在這方面下工夫呢？事實上，其他國家不單提供無障礙小巴，他們連的士也沒有障礙，可以容許輪椅上車。我們討論此事多年，卻仍然毫無進展。所以，我希望特區政府認真考慮。

代理主席，如果殘疾人士前往醫院覆診也遇到困難，這是說不過去的。事實上，復康巴士每年拒絕電召覆診的要求 —— 例如預約3個月後前往某醫院覆診 —— 的次數也有過萬宗，前年也有14 000多宗，其中有7 000多宗與覆診有關。大家想一想，現時每年有數以千計傷殘人士須預約到醫院覆診，卻不能得到交通服務，便明白他們遇到多大困難。所以，我希望局長認真考慮。當然，他會說此事與他的政策局無關，而應交由運輸及房屋局處理。我們只得一個政府，既然

這問題與老人家和殘疾人士有關，我認為局長也有責任反映問題，確保真正實施無障礙交通政策，而不止是空談。

這項議案與“殘疾”的定義有關，以致現時優惠跟傷殘津貼掛鈎，而傷殘津貼對“殘疾”所作出的定義是所謂百分之一百傷殘，即嚴重殘疾程度。關於這一點，我不想與局長爭論，因為當年已經討論過，並同意以此作為起點。可是，傷殘津貼對“殘疾”所作出的定義一直備受爭議，而其中一項爭議在於喪失百分之一百謀生能力的人才界定為符合定義。此外，有關定義建基於數十年前制定的《僱員補償條例》，根本與社會一般認同的“殘疾”定義完全脫節，也無法追上時代。即使申訴專員在2009年也主動進行調查，在結論中要求政府在這方面進行修訂和檢討，以及刪除所謂“百分之一百喪失謀生能力”的定義。

代理主席，政府當年也認同申訴專員在2009年撰寫的報告，但到了今天，現在剛剛踏入2015年，政府仍未認真修訂這個定義。所以，王國興議員剛才說，單肢傷殘人士也無法受惠於交通優惠。其實，不僅單肢傷殘人士，還有很多器官殘障人士和行動不便人士，仍未符合領取傷殘津貼的資格。事實上，國際社會已經採用了International Classification of Functioning Disability and Health (ICF)。例如，台灣已經實行了數年，其他國家也開始使用簡易版，而國際趨勢也給予“殘疾”一個新定義。

所以，我希望特區政府就這方面盡快進行修訂工作，不要一拖再拖。香港有不少老人家和殘疾人士，並且面對人口老化問題，很多開始感到行動不便的人，確實會受惠於交通優惠。可是，政府遲遲不肯做事，無論如何也不肯更改定義，在無障礙運輸政策方面又只是空談，實際上小巴和的士都缺乏無障礙設施。

其實，殘疾人士和老人家並非不想付出，他們都願意付出，但政府根本沒有給他們選擇，以致連基本需要，不論是工作以至上學和覆診都遇到這麼大困難。我認為特區政府必須認真檢討，我也希望藉着今次將優惠擴展至綠巴之餘，也盡快令小巴這個公共運輸工具成為無障礙交通工具。多謝代理主席。

陳家洛議員：代理主席，本決議案的範圍相當具體和狹窄，旨在因應專線小巴為合資格殘疾人士提供2元乘車優惠作出技術性修訂。我相信議事廳內沒有議員會反對這項修訂，因為大家都知道這些優惠其實是很多香港市民多年來一直爭取的成果。

所以，我今天代表公民黨發言，希望表達整個優惠計劃，以至殘疾人士使用公共交通仍然面對的困難，以及一些改善空間。正如張超雄議員剛才發言指出，香港是一個富裕的國際城市，應該朝着無障礙城市、無障礙運輸等願景進發。這項決議案當然也是朝着這個方向進發，但這個方向、步伐、步驟是否適當呢？我們可否充滿信心、驕傲地說香港已經達致無障礙城市和無障礙公共運輸的願景呢？答案一定是否定。

代理主席，大約10年前，我在大學與一位社會工作學系的同事進行研究，看看長期病患者或需要醫療照顧的香港市民是否覺得自己100%擁有香港公民的身份。研究結果發現，很多需要醫療照顧人士、年長者和殘疾人士並非100%覺得自己是香港公民。所謂公民指的當然是他們擁有基本權利，並且有足夠機會參與這個城市各式各樣的活動或他們想參加的活動，這些活動可能包括與家人見面、覆診或進修，這些全都是我們的基本人權。

對於健全人士來說，這些活動都不成問題。我們隨時可以到海濱欣賞海景、到山頂遊覽、探望家人、上茶樓或與兒孫見面，我們認為甚麼時候也可以做得到，只不過可能時間不夠。對於長期病患者、年長者或殘疾人士來說，要參與這些活動可能並非易事。因此，一個無障礙城市配合無障礙交通運輸系統其實十分關鍵。如果一位長者或殘疾人士想外出探望家人也要反覆思量，感到困難重重，試問他們如何可以真正享受生活在這個他們應被視為一分子的國際大都會呢？

我當然聽到有些議員在表達對本決議案支持之餘，也指出政府需要繼續努力的地方。具體而言，我指的是所謂合資格殘疾人士。合資格殘疾人士指的是100%失去工作能力的人，單肢傷殘人士或視力稍高於10%的視障人士都被視為不合資格，我認為這是不公平的做法。事實上，政府本身有殘疾人士登記證，公民黨和很多相關團體也一直要求政府為殘疾人士提供登記證。究竟政府可否處事不如此刻薄呢？可否真心關愛、關顧和照顧所有香港人？可否讓所有持有殘疾人士登記證人士享受這些優惠呢？可否公平一點呢？尤其是今次或過往的優惠都是以公帑支付，為何政府還要擺出一副如此挑剔和尖酸刻薄的態度呢？政府可否慷慨一點呢？坦白說，很多市民都是因為意外、健康或年老理由，才會想享用這些優惠。其實，我們所有人隨時都可能面對這些事情。所以，從公平角度來看，我們應仔細考慮，是否應為提供2元優惠設定如此嚴格的界線和如此高的門檻呢？

至於公共運輸機構的參與度，令人感到遺憾的是政府要透過財政預算案用公帑支付這些優惠。為何賺大錢的大型運輸機構不承擔作為公營機構或公共機構的社會責任呢？它們擁有專營權和種種優惠條件發展企業或生意，政府應在商討是否繼續給予專營權的時候，向這些企業加入更多對社會和香港市民負責的要求，並且在這方面加大力度，不要讓它們得過且過。這也是政府可以做得到的事情。

即使我們今天通過日後財政預算案要實報實銷，以納稅人的錢補貼這些運輸機構，我期望政府也要逐步減低資助，讓這些運輸機構承擔他們早應盡的企業社會責任。

代理主席，香港的公共交通設施是否真的達到無障礙的要求呢？香港可能表面上正在發展無障礙設施，但這些設施是否真的利便有需要人士呢？如果綠色小巴能夠提供2元優惠，我們會否忽然看到更多殘疾人士和有需要人士，尤其是要100%合資格的殘疾人士，使用這些交通工具呢？答案當然是否定，因為對於上述人士來說，使用這些交通工具並非易事，票價優惠的象徵意義可能比實際意義要大。可是，政府也要花這麼長時間商量和討價還價，才能把決議案提交立法會進行表決。

香港有各式各樣的交通工具，仍然有需要進一步改善無障礙設施。例如，港鐵車廂和月台之間高低不平的現象，以及月台和列車之間的距離，仍然有大大改善的空間。當然，殘疾人士可以請票務助理或車站職員協助他們上車和下車，這也是沒有辦法中的辦法。但是，港鐵可否在下次進行維修的時候，改善月台與列車之間高低不平的現象，以及月台與車廂之間過於寬闊的距離呢？

大家有否留意到不同路線的到站指示並不一致，以致聽障人士在列車到站前，未必能夠知道下一個是哪個車站，因而未能及早準備下車。此外，部分港鐵車站的觸覺地圖的資料未及更新，以致視障人士產生誤解。如果政府真心為市民設想的話，便要督促港鐵和公共運輸機構採取實質的改善措施，而不是只做門面工夫。

至於巴士方面，今時今日仍未能在車外設立報站系統，以致視障人士難以在巴士站識別將會到站的巴士。我們在本會已多次提及此事，政府仍然對要求改善巴士設施的香港市民有所虧欠。此外，我們發覺巴士站報站系統的聲量時高時低，令視障人士難以使用。我們認

為，低地台巴士的比例應進一步提高，利便輪椅使用者。政府也可考慮增加巴士上停泊輪椅的地方，讓輪椅使用者與家人或朋友一起使用巴士服務。

所以，我們認為政府有責任提出這項決議案，讓我們為部分殘疾人士爭取2元綠色小巴優惠。但整體來說，我認為政府的表現仍未達到滿意水平，未能照顧殘疾人士及有需要人士的需要，提高他們對這個城市的歸屬感和參與度，讓他們可以前往自己想去的地方，隨時與朋友見面，做他們想做或必須做的事情，包括覆診、進修、上學等，這些都是我們虧欠他們的地方。我們要求政府透過未來專營權的條款推動公共交通營運商加大力度，改善上述對香港市民有所虧欠的措施。

我謹此陳辭。

梁志祥議員：兩元乘車乘船優惠計劃於2012年6月開始推行，兩年多以來深受長者和殘疾人士歡迎，每天平均受惠乘客人次達72萬，當中有63萬名是長者，9萬多名為合資格殘疾人士。政府現時計劃將優惠擴展至專線小巴，令弱勢社羣可以進一步受惠，民建聯十分支持這項德政。

香港交通費昂貴是不爭事實，在計劃推行前，很多長者和殘疾人士因車費昂貴寧願躲在家減少外出，他們的親朋戚友也只會在大時大節才前往探望。這些人士漸漸成為社區裏的隱蔽一族，這對社會和個人來說都不健康。以我服務的社區天水圍為例，不少“老友記”現時因有2元乘車優惠而改變了生活模式，定期乘車往區外探望孫兒和朋友，既可消磨時間，也有助他們融入社會，擴大社交圈子，讓他們的生活變得更充實，人也積極起來。

我回想起在計劃籌備階段，不少交通機構因擔心優惠推行後可能遭某些被剔除受惠人士循法律途徑提出訴訟，紛紛提出千萬種理由拒絕提供優惠，結果優惠計劃在排除萬難後終於獲得通過。在這兩年多以來，我們並沒有見到任何有關訴訟，這反映社會大眾關懷和愛護弱勢社羣，並非如外界所說般冷酷涼薄，市民實在感到既欣慰又高興。

事實上，2元乘車和乘船優惠的推行並沒有對公共交通機構的收入造成負面影響。以乘客人次最多的港鐵為例，計劃實施當年的車費總收入較前一年同期增加7.7%，並且於次年繼續上升4.4%，至今每年仍錄得可觀盈利。九巴公司在2013年錄得的車費收入也按年上升2億

元或超過4%，該公司更在年報中指出，車費收入增加除了因為加價外，也因為2元乘車優惠推出帶動載客量提升。這些數據不但印證因減得加的道理，也揭示了交通機構和市民雙贏的事實。難怪由小公司和小企業經營的專線小巴公司都不怕繁雜瑣碎的行政手續，要求政府盡快將優惠擴展至綠色專線小巴。

代理主席，這項交通優惠政策涉及的財政開支每年僅為6億元。如果今天討論的這項法例獲得通過，每年也只涉及2億元額外開支。這數目與政府每年數百億元的財政開支比較，只是微不足道，卻對其他交通機構起了示範作用，而最為意義深遠的一點，就是向市民展示社會對弱勢社群的關注。我們衷心盼望政府盡快開展計劃，令更多市民受惠。

代理主席，我謹此陳辭。

單仲偕議員：代理主席，對於修訂《殘疾歧視條例》的決議案，我們表示支持，而目的當然是使“2元乘車優惠”擴展至綠色小巴。我並非評論豁免的問題，而是整項乘車優惠政策的問題。

剛才同事已提及乘車優惠的好處，我在此不再重複。現時問題何在呢？大家也知道電車的車費只是2.3元，它在不動用公帑的情況下主動向長者提供1.1元的乘車優惠。問題便出於此，它少收了1.2元的車費。正如梁志祥議員剛才所引述，政府以公帑為各種交通工具提供6億元的補貼。雖然電車本身的車費比較便宜，而事實上，其每天的載客量亦不少，但政府卻不肯以公帑補貼長者及殘疾人士，提供乘搭電車的優惠，理由是它已為長者提供其他乘車優惠。

我想問問局長稍後其實是否可以就這方面作出考慮呢？雖然電車收費便宜，但現在似乎是在獎勵壞人，懲罰好人。雖然電車主動提供優惠，但政府卻不肯補貼長者，例如電車的車費是1.1元，它可補貼1元，讓長者可用1毫子乘搭電車等，這些都是可行的措施。現在其實出現了一種不公平的情況，原因是長者現時乘搭巴士須付2元，而電車的車費則是1.1元。如果有一定的優惠，其實可能會有更多長者改乘電車，這牽涉所謂“公平競爭”的問題。

由於政府的政策扭曲，導致原本可能收取六、七元車費的交通工具，現在只收取2元，而2元與1.1元之間只有9毫的差別。在這個問題上，局長是否可以考慮如何能把補貼範圍擴展至電車，令長者可享有電車車費優惠呢？

黃毓民議員：代理主席，就今天這項《殘疾歧視條例》的決議案，我又會稍稍表達我的意見，原因是這個議會基本上亦是“殘疾議會”，你看看現在有多少人在席？剛才泛民walk out，然後上演一場自問自答的遊戲，即林鄭月娥自己問，林鄭月娥自己答，原因是建制派的提問亦即是在幫林鄭月娥自己提問，有何分別呢？對着一個這樣的議會，真是白費唇舌。

這項《殘疾歧視條例》的修訂根本是多此一舉，局長在這裏白幹些浪費時間的事，為了將巴士納入優惠範圍，便提出修訂，到要將港鐵納入優惠範圍，又再做同樣的工作，繼而到將小巴納入優惠範圍，又重複一次，這次還只是關乎綠色小巴，那麼紅色小巴呢？這些修訂是否白費唇舌呢？這證明政府對待殘疾人士就像對待長者般同樣刻薄。一個如此富裕的政府，既然要提供補貼，便應做足一點，好人應一次做到底，別要分開數次，浪費我們的時間在這裏討論。

我們當然會讓政府通過，原因是一旦不獲通過，殘疾人士又會指責立法會拒絕為他們提供交通津貼。正如政改方案不獲通過，便將責任全盤推卸予泛民主派的道理一樣，他們又不說說為何自己會把政改方案做得那麼不濟。他們把自己的責任略去不提，繼而製造輿論，指出現時不獲通過的原因全在我們身上，令500萬人的投票權被剝奪，這便是你們未來的輿論取向。你又不說說你硬要別人吃糞便，你現在是用糖衣包住糞便，再硬要別人吃下去。我今天本來不打算下來這裏，但我明知他們會walk out仍堅持要來。上次在第一階段時我也有下來這裏，原因是我要借機會罵罵林鄭月娥，罵罵“政改三人組”。我現正重溫片段，因此記得我罵他們是“奴才的奴才”。這是假諮詢，當交予政制事務委員會時……我說這是徹頭徹尾的假諮詢。

代理主席：黃毓民議員，請你圍繞這項根據《殘疾歧視條例》動議的決議案發言。

黃毓民議員：這樣我怎可用盡15分鐘的發言時間……

代理主席：你是有15分鐘的發言時間，但必須要對題。

黃毓民議員：代理主席，單就這項議題，怎可說上15分鐘？

代理主席：黃毓民議員，我提醒你發言必須對題。

黃毓民議員：這叫借題發揮，OK？基本上，這個議會和政府都是殘廢的，這說對了嗎？說得對題了吧？為他們提供一些交通津貼。“奴才的奴才”，多次作出修訂，要修訂些甚麼呢？局長，為甚麼不一次過進行呢？直接給錢就可以了，提供車船津貼，簡單至極，對嗎？既然那是一項津貼，你便自己靈活地算出一個大概數目，了解殘疾人士每天大約需要多少交通費，便可一筆過發給他們，但你又做不出。

我最反感的是甚麼呢？我已多次提及政府是在協助公共交通運輸工具謀取暴利，不但無須承擔責任，還要拿取納稅人的金錢。實報實銷？真可笑。我們只談常識，局長，常識可令我們知道甚麼是對，甚麼是錯。你為何不直接提供車船津貼呢？你經常打小算盤，怕他們拿到津貼後不去乘車，便會浪費納稅人的金錢，理由多多。但香港有多少殘疾人口呢？張建宗，你應該知道有關數字。

說到這些弱勢社羣或長者，我一看到你的樣子便開始惱怒。你搞了多少年？你擔任這個職位多少年了？局長，你數一數，你做了些甚麼好事呢？每人獲提供500元的車船津貼，會花掉你多少錢呢？用得着每次也錙銖必較嗎？要將巴士納入優惠範圍，便提交修訂，到了要將小巴納入優惠範圍，又提交修訂，繼而到了要將港鐵納入優惠範圍，又再重複一次，現時乘船方面則仍未有計劃。

根據文件所述，政府會按實報實銷的方式，定期向相關公共交通營辦商發還因推行這項措施而少收的票價收入，即巴士和港鐵並無少賺過一分錢，它們亦非因良心發現而向殘疾人士施予恩惠。很多市民並不知道這是由公帑承擔，間接造成交通運輸行業的不公平競爭。當然，政府接下來的修例會減少這些不公平競爭，當所有交通工具均會提供優惠時，自能解決問題，但我們要慢慢等待政府的修例工作。

我們偶爾看到坐輪椅的殘疾朋友，他們可能只是前往區內的醫院覆診，但為了節省交通費而乘坐港鐵或巴士，的士司機便會說這會令業界短程的士的生意減少。這種情況是會出現的，同樣會有司機表示不滿，你這樣做是否歧視的士業界呢？難道又要修例津貼他們嗎？這根本說不通。

此外，根據文件所述，向所有殘疾人士提供公共交通票價優惠是不切實際的，因為此舉等同整體上幾乎為每個人削減票價，我也不

知道這是甚麼意思。你為他們提供補貼，他們會否一有空便乘車，直至超過你為他們提供的補貼金額呢？殘疾人士會否有時間一天坐90多次車呢？這亦是不可能的。

我還未說到每年數百萬元的行政費用，這是你最擅長的事。“生果金”的入息審查要由一羣人進行，當中牽涉行政費用；長者生活津貼要由一羣人處理，又再牽涉行政費用；綜援要由一羣人處理，同樣牽涉行政費用，合共1億多元，倒不如派給老人家。你最懂的就是方便行政，方便行事。我們有時在帳目委員會舉行公開聆訊，看到政府浪費公帑的情況，再想起弱勢社群和長者，以及政府對他們何等刻薄，兩者對比之下，真是“火燒心”。

民航處處長可以自把自為，而建築署署長亦與他狼狽為奸，即使未經政府產業署批准，卻可擅自在辦公室建造一個私人浴室。雖然他設置了一個空管系統，但卻錯漏百出，結果又花掉一大筆錢。然後，承辦商竟然無須賠錢，反而更獲補貼。“老兄”，每年看兩份衡工量值報告，真是會令人吐血。但對於老人家的健康服務及長期護理，每年所牽涉的費用只是數十億元，卻導致每年有5 700名長者上了天堂仍未獲編配政府資助的宿位。兩者對比之下，能不惹人憤怒？

政府對殘疾人士、弱勢族羣、基層及貧窮人士也是如此，浪費金錢，倒入“鹹水海”，“東江污水越山來”，對嗎？東江水並非計量收費的，而是一次過付款，每年浪費食水，然後又浪費數以億元計的公帑。當有人來這裏申請撥款幫助弱勢和基層人士及扶貧時，政府卻打小算盤，事事錙銖必較。

對比之下，香港的民怨怎會不深？扶貧有甚麼用？貧富懸殊有改善過嗎？依然位居發達國家和地區的第一名。人均收入不斷增加，樓價亦繼續上升，甚麼“辣招”也沒有用。買一個居屋單位也要六、七百萬元，而個人入息限額是2萬元，資產限額則為41萬元。收入2萬元以下的人士怎能支付一個六、七百萬元的單位的按揭？還說是居屋，這些官員真是“食屎當飯”！

根據現行法例，殘疾程度達100%才可享有交通優惠，“100%”的其中一項定義是四肢失去其中之二。王國興議員此刻在席，他時常擺出那些道具，但拿出來也沒有用，他應將道具擲向局長。他不夠膽這樣做，時常做這些show，有甚麼意思呢？王國興議員，把那兩條殘肢擲向局長，我便說你夠勇敢。即使你失掉一隻手或一條腿，也不算是100%殘疾。

政府既然要推行所謂“惠民政策”，令殘疾人士融入社會，並要減輕他們的經濟負擔，便應貫徹始終，盡量簡化程序及降低門檻。政府誤以為向殘疾人士提供福利便是“皇恩浩蕩”，這是大錯特錯。人權保障及建構少數羣體的權利必須同時並重，對嗎？這是一個公義社會不可或缺的重要成分。少數羣體或我們現時所說的弱勢社羣亦有其基本權利。

我推介大家看一篇文章，名為《少數羣體的權利：民族主義、多元文化主義和公民權》，是加拿大一位政治哲學家所寫的一篇文章。我向張建宗局長讀出其中一段：“我們的生活必須由發自內心的價值信念來引導，故必須要有建立、修正，以及依此而去追求生命計劃的自由。此一選擇的自由，不是為選擇而選擇，它只是一種先決條件，提供我們去尋找那些被珍視為有價值的計劃和實踐。”

我的意思是現在我們乘車自由，只是一種工具。殘疾人士要得到美好的生活，與我們一樣擁有相同、平等的價值，才是目的。選擇的信念是甚麼？來自個人所身處的社會、文化及風俗習慣。

政府有甚麼資格討論《殘疾歧視條例》的修訂？它設下很多限制，所有修訂均是為了利便它行政上的工作，但客觀效果卻是進一步歧視殘疾人士。因此，我們一定要讓殘疾人士有選擇的自由。

看回2013年香港殘疾人士貧窮情況報告，50萬的殘疾人口經政府各項福利政策介入後的貧窮率接近三成，即平均每3名殘疾人士便有一名屬於貧窮，而在職殘疾貧窮人士每月的整體收入是3,600元，是一般在職貧窮人士收入的四成半。然而，政府仍不肯一次過推出令他們可享有交通津貼的措施，而是要“迫他一分，吐出一分”，好像“擠牙膏”般，每次也要修例，真是非常過分。

有乘車的便有優惠，沒乘車的便沒優惠，聽起來好像很公平，他們有很多時間乘車嗎？“老兄”，他們已是殘疾，還會刻意為了優惠而乘車嗎？乘車、乘船、乘港鐵、小巴、綠巴，所有交通工具也乘坐一遍，是否神經病？這些只是小恩小惠，還要諸多限制。張建宗局長，即使你做了好事，別人也會當你是壞人，更何況這些好事是你本身的责任，那是你的工作，那些錢不是屬於張建宗局長的。再者，有甚麼理由公共交通營辦商無須承擔部分責任呢？利得稅只是17%，我們要求增加1%，便好像要殺死他們那般。

代理主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

代理主席：如果沒有，我現在請勞工及福利局局長發言答辯。在局長答辯後，辯論即告結束。

勞工及福利局局長：代理主席，我很感謝剛才6位議員提供了很多有用意見，絕大部分也正面評價我們這項優惠計劃。事實上，這也造福了不少長者和殘疾人士。讓我作出宏觀的回應，因為有數位議員提出的意見相當接近。

我首先回應王國興議員的5個“為甚麼”，過程中部分內容也能回應其他議員的問題。第一，他問及單肢傷殘的人士會否包含在計劃中。事實上，較早前我們在福利事務委員會的會議中也曾交代這個問題。這是一個相當複雜的議題，因為單肢傷殘和傷殘的定義息息相關。現在我們正正要看傷殘津貼的整個定義，再作全面檢討。勞工及福利局亦已成立一個跨部門小組，我們一直努力工作，亦委託了香港大學進行研究，看看外地經驗有甚麼值得我們借鏡，並會參考政府統計處最近有關殘疾人士的調查和數據等。有關研究已差不多進行至接近最後階段，而我希望稍後當工作完成後能向扶貧委員會提交報告，作出全面交代，指出下一步應如何走，這是第一點。

第二點是議員提到為何這次綠色專線小巴（“綠巴”）要分階段實施，而不可以早些實施。剛才我在開場發言表示，第一批有110個營辦商，約有380條路線，即約七成八的路線。為何其他營辦商或路線不可以一起推行？這個問題我們亦曾於較早前在有關事務委員會的會議中作出全面交代。綠巴約有150個不同的營辦商，有些很具規模，有些則屬小型營辦商。大家也知道，計劃在過程中必須在財政、核數和技術層面等進行多方面的討論。由於營辦商準備工作的進度各有不同，當中有些較為成熟、可以較早推行的，我們鼓勵他們早些推行。事實上，運輸署與這些營辦商有緊密的聯繫，並設有聯席會議鼓勵他們盡快參與。在這個階段，大家也知道我們計劃在今年3月底可以推出第一期，屆時將有78%、約380條的路線會受惠。

當推展至第二期時又會怎樣呢？在第一期落實後，我們希望在2至3個月之間盡快爭取時間，一俟成熟，我們便會推出第二期，希望屆時約有10個營辦商能提供數十條路線。我希望在第二期的階段，我們總共可涵蓋八成路線。至於其他路線，大部分已有港鐵和專營巴士提供服務，所以會有一定的安排，但我們會繼續鼓勵他們，因為始終屬自願性質。運輸署亦同意規定新發的“綠巴牌”一定要加入計劃，但現有的仍會維持自願性質。我們會繼續努力，希望在不久將來能夠真正做到全面覆蓋。

第三個問題亦即王國興議員提出的硬件問題，我是同意的，而其實張超雄議員和單仲偕議員均提到硬件是重要的。我們說的不單是殘疾人士，香港人口亦老化得很快，現在每7個人當中就有1人是長者。到了2041年，每3個人當中就有1人是長者，因此，25年後，我們將面對200多萬名長者。事實上，無障礙通道是重要的。所以，就這方面來說，首先，我們會繼續努力，與公共運輸工具公司不時保持聯繫，希望提供更多無障礙設施。

至於巴士方面，剛才王國興議員提到有些巴士不設低地台。我們亦曾與巴士公司聯絡，其實這方面是有進展的。第一，現時約有七成半的專營巴士為低地台巴士，但除了大嶼山部分路段，由於比較陡峭和有急彎，巴士較難設有低地台，因此，該處暫時未有低地台巴士行走。其他巴士公司已有清晰政策，每當更換新巴士時，一律會是有低地台設計，預計到了2017年，更換工作將全面完成，即是說到了2017年，所有專營巴士——除了大嶼山，因該處真真正正存在技術困難，例如斜路等——應會設有低地台，這項工作應可在2017年完成。

第二點關乎港鐵。現時，港鐵每個車站均最少設有一條無障礙通道。這些通道是以甚麼形式提供呢？當中包括不同形式，有些是客用升降機，這最為理想。即使沒有，亦會設有輪椅輔助車、輪椅升降台或斜道，即是說始終會有一定程度的設施提供。但當然我們會爭取在可行的情況下，車站應設置升降機。

至於王議員亦曾提到紅色小巴（“紅巴”）和電車的情況。首先說說電車，單仲偕議員和王議員均提到電車的問題，其實我們亦同樣曾與電車公司接觸。首先，它一向為長者提供1.1元的優惠票價，我們對目前已有的這項優惠十分欣賞。此外，我們與它溝通時也提到我們的政策是“兩元乘車優惠”，暫時我們認為很難改變這把“尺”。但我們表示，殘疾人士現時乘坐電車的票價為每程2.3元，與成人票價相同。其實我們十分樂意稍作補貼，使票價變成兩元。但他們表示希望政府

能補助他們，全面不收費，這與我們“兩元”的政策有所偏離，因此，在這階段暫時存在困難。

不過，正如我剛才所說，我們會不時檢視、優化制度。所以，我們希望當計劃全面擴展至綠巴並實施了約1年時間，清楚掌握整個形勢後，我們會再作全面檢視，看看在財政問題、交通問題和從福利的角度，這項政策是否有空間優化或在哪些方面須作調校。因此，當有空間時，我們會全面、一併去檢視。

紅巴又如何呢？紅巴的難度更高。紅巴現時的收費和路線不受運輸署監管，大家也知道它可隨時加價。第二，我們有核數及其他種種要求，在財政上有嚴格的規定。所以，在紅巴方面能夠實行的機會更微。

至於其他交通工具如纜車和街渡等，我們認為要在稍後作全面檢視時才能考慮。在街渡方面，其實大部分街渡均被認可為可載客。現時，如果有運輸署的認可，有些街渡也已納入優惠計劃，而我們亦會盡快推行。

至於另一個問題，我想回應黃毓民議員提出的兩點。第一，他說“乘船方面仍未有計劃”，其實我們早在2013年3月已把渡輪納入計劃，現在綠巴可說是進入最後階段。我們知道每次修例也有困難，但這沒有辦法，因為我們不可以有受法律挑戰的風險，所以律政司認為一定要有恰當的做法。我們上一次也是採用這種做法，所以這次也要勉為其難這樣做，希望大家諒解。

黃議員剛才問及為何不為殘疾人士提供交通補助，將問題解決。事實上，我們現時已提供交通補助金，並已運作數年。我們每月會為合資格的嚴重殘疾人士提供245元的現金交通補貼，供他們乘搭復康巴士或的士時使用。

代理主席，我想再強調，我們這次的做法是希望能盡快將優惠覆蓋綠巴，令更多人受惠。現時每天有63萬長者人次和9萬殘疾人士人次使用服務，即是說每天有70多萬人次受惠。我相信當計劃擴展至綠巴後，受惠人數肯定會更多，因為我們從地區收到信息，當他們前往覆診，例如前往瑪嘉烈醫院時，現時大多依靠綠巴，長者和殘疾人士特別是基層人士均認為這對他們有很大幫助。所以，我們希望可盡快在3月底推出。

代理主席，我謹此陳辭。希望議員支持我們的決議案。

代理主席：我現在向各位提出的待決議題是：勞工及福利局局長動議的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(議員舉手)

代理主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

代理主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

議員議案

代理主席：無立法效力的議案辯論。本會現在繼續“增加青年人向上流動的機會”的議案辯論。

是否有議員想發言？

增加青年人向上流動的機會

恢復經於2014年12月18日動議的議案辯論

張國柱議員：代理主席，由每年年底到翌年年初，是本港樂壇派發成績表的時間，在頒獎禮得獎的歌曲不單反映當下青年人的喜好，在某程度上也是社會氣候的縮影。

代理主席，在上星期由商台主辦的叱咤樂壇流行榜頒獎典禮當中，由現場觀眾公投的我最喜愛歌曲大獎，最後由“撐起雨傘”以高票奪得，反映爭取真普選在現今青年一代佔着一個十分重要的位置。當中有一句歌詞是這樣的：“任暴雨下 志向未倒下”，其實，我每次聽到也感到十分欣慰，因為香港青年人是告訴全港市民，即使是經歷兩個多月的狂風暴雨，他們仍然絕不放棄，堅持自己的信念和志向。我相信這羣青年人在往後的人生路上，在面對不同類型的挑戰時，不管是在學業、事業或組織家庭等問題上，亦能抱着相同的心態，克服難關。

(主席恢復主持會議)

其實，香港社會不單是青年人需要社會流動，才會有意見、才會發聲；自回歸以來，政府連串的政策失誤，引起社會各階層的不滿，以遊行或集會等表達方式來要求政府改善施政，改善民生。但是，歷任政府卻仍然是故步自封，甚至比殖民地政府“頭痛醫頭，腳痛醫腳”的政策回應更為無力，結果進一步激化社會矛盾。

全國港澳研究會副會長劉兆佳教授更早於2011年便直指香港已經到達臨界點，政府須多聽取民意，檢討自身的角色，而青年人作為社會上較為活躍的一羣，必然有更多的意見。雨傘運動的出現，自然是可以預見的一件事情。在回歸後，《基本法》本應賦予港人有當家作主的能力和機會，不應該再止於沿用殖民地時期的體制，單靠政府委任諮詢委員會和法定組織，這實在無法有效反映市民多元的意見，卻因此而消弭了其他政治聲音。可惜，面對時代的變更，在這數年來看到的，卻仍然是舊殖民地政府吸納意見的方式，又或者是荒廢了定期制訂政策諮詢和計劃的傳統，以致在教育、房屋、經濟和社會福利等社會政策上，不是藥石亂投，便是一成不變，毫無破格。港人期待一個高瞻遠矚、高效率的政府，卻原來只是南柯一夢。因此，青年人面對如此絕望的困境，嘗試打破，謀求出路也是人之常情。

主席，青年人的特徵，便是有理想、敢於創新，以行動來推動社會轉變，因此，青年人在社會上的角色十分重要，他們一舉手、一投足，也會影響社會的發展。放眼全球，可以見到不是很多政府能夠理解這一點。有些政府敢於接納青年人的意見，有些卻只是視青年人的意見為挑戰權威和現時的制度，令社會問題進一步加劇。在香港，不管是回歸前或回歸後的香港政府，接受或面對青年人聲音的方式也有很大差別，但我認為也未能對青年人的意見作出全面而準確的理解。

以現行政府的諮詢架構為例，絕大多數諮詢委員會的職位皆由老、中年人士所壟斷，青年人的聲音少之又少。根據政府提供的資料，我們知道在商務及經濟發展局和運輸及房屋局轄下的諮詢委員會和法定組織之中，30歲以下的委員人數是零，在政制及內地事務局、發展局、保安局、環境局、教育局、勞工及福利局或其轄下部門的諮詢委員會和法定組織之中，超過99%的委員是30歲或以上。較好的政府部門是民政事務局，在該局或其轄下部門的諮詢委員會或法定組織之中，只有1.1%的委員年齡是在30歲以下的。最好的則是財經事務科，有大約5%的委員是30歲或以下的。

上述的例子皆反映在現時政府的體制架構中，青年人所佔的比例與20歲至29歲的人口比例為13.5%的現實大相逕庭，試問政府又如何能不閉門造車？又如何能夠充分知道青年人的意見和需要呢？面對青年人的聲音，我認為政府除了須解決各式各樣的社會問題和改善經濟外，在傳統支柱以外，還須多元化地發展，以增強香港的經濟力，加強、增加社會各階層的流動，還要在體制內外進行大改革，例如參考學生資助辦事處轄下的政府助學金聯合委員會的做法，允許學生代表直接在定期會議中，參與政府的政策(計時器響起)……多謝主席。

陳偉業議員：主席，要討論青年人向上流動的機會，其實要多些了解青年人怎樣看問題。要了解青年人怎樣看問題，其實最有代表性的就是看看推行雨傘運動的學聯和學民思潮這羣青年朋友怎樣評論社會和時局，以及他們怎樣看他們自己的將來和透過甚麼方法爭取他們的未來。其實，如果回看這份民情報告，大部分政府官員仍然是在打瞌睡，又或好像那3隻猴子般，遮蓋雙耳和眼睛，完全看不到，但嘴巴卻在胡說八道，這份民情報告便充分反映了這種態度。

要真正了解青年人，這正正與很多社會問題、公共政策問題一樣，正如我與很多官員傾談時也說，作為官員的也得真正落區接觸羣眾。無論局長或主席也好，大家也是很清楚的了，你們是從推行羣眾運動起家的，推行羣眾運動要深入羣眾，了解羣眾、掌握羣眾的需要和想法，而不是把羣眾當作工具。現時共產黨便是把羣眾當作工具，在利用完羣眾的支持，取得了政權之後，便當羣眾是垃圾。梁振英也同樣如此，他在參選的時候，說會拿着椅子、筆記簿、紙張到每一個地區與羣眾會面，與他們討論、商討，但今年在預備施政報告時已經沒有落區了。羣眾被利用完便被唾棄、放棄，利用完畢便不再有任何政治價值了。

因此，就青年人的問題，政府也是把青年人當作工具，不是嗎？政府談論青年政策已經很久了。說到青年人的需要，在多年前，特別是在80年代，當港英政府發覺青年人有很多不滿，出現了問題時——當然也曾出現一些青年人的騷亂——政府便大力推動服務，青年服務便成為紓緩青年人憤怒的一種渠道、方法。

然而，你看看現時的青年人問題，我希望局長如果有時間，便看看這份學聯大專學界罷課宣言(全文)。這份宣言便清楚反映了香港——我不可以說是全部，但最低限度是顯著部分——特別是不滿時局，包括一些高級知識分子的青年人對現時問題的一些看法。你不

了解他們的看法，便討論所謂“向上流動”，根本便是廢話連篇。到了今天，政府的高層仍然未能全面掌握雨傘運動背後的理念和成因。其實，雨傘運動與現時討論的青年人向上流動是有密切關係的。為何這羣青年人犧牲他們的學業，甚至可能是犧牲他們的前途、發展機會來投入這個運動呢？這與向上流動遭窒息是有一定關係的。

在學聯的罷課宣言的開始部分，已經清楚列明他們對社會前景有一些很暗淡的看法。最初一段是這樣說的：“一個城市的死亡，從來都是因為大眾的冷漠。一個時代的離去，從來都是因為大眾的捨棄。而逆轉一地命運，從來都只能靠當地人絕地抗命。今天，看着香港我城被中方暴政壓碎，72萬個熱熾靈魂被一巴掌摑，繁榮與未來在中國政府與大財閥的貪慾下分崩離析，請問這是否就是香港的明天，我們未來將相伴數十年的家園？”最後的是一個問號。看看它連串的評論，當中的一些呼籲是：“我們絕不認命，只因為我們誓要重奪未來，自主命運！”

此外，有一段則清楚列出這羣香港青年人眼中的香港。局長，真的希望你能夠仔細看看。你是推行青年工作的，你當年也是因為充滿熱血而被捕的，但現時在擔任局長後，卻出賣青年人、出賣香港的羣眾。民政事務局是推行羣眾工作的，民政事務局是負責操控香港羣眾的部門，一半是情治單位來的。這羣青年人怎樣形容香港呢？“香港將繼續淪為世上貧富懸殊首屈一指的荒謬城市，過百萬小孩、青年、壯年、婦女、長者每日活在貧窮線之下屈辱渡日，而全民退休保障、標準工時卻仍是遙遙無期；貪婪的港鐵公司繼續年年只加不減……”整篇也是在批評香港貧富懸殊、社會不公平的情況、這個政府怎樣偏幫大財閥。一連串也是對政府、現實、時事和這個年代的不滿，最後便覺得他們要重奪自己的未來。因此，如果政府不回應這些訴求，抗爭是不絕的，最後這個雨傘運動、人民抗爭運動隨時有機會爆發成為一個真正的革命。相信這個日子離今天將會不遠。

李慧琼議員：主席，在全球一體化下，青年人缺乏向上流動機會，青年人的失業率高於其他年齡組羣，青年人有怨氣，成為反政府的新生力量，是全球很多發達城市也要面對的問題，香港當然不能獨善其身。青年人面對“上位難”、“上車難”、“上流難”，在“三難”的情況下，不少青年人的確誤以為民主普選便是靈丹妙藥，可以解決各種各樣的社會問題。但是，他們沒有看到在很多有民主選舉的地方和國家，社會問題仍然一大堆，民怨仍然尖銳地存在。

主席，在上次休會前，有議員批評林健鋒議員提出這項議題是捉錯用神。無可否認，政改是青年人很關心的議題，不過，青年人同樣關心“上位難”、“上車難”、“上流難”這“三難”。無論香港的選舉制度何去何從，無論誰做特首，也須處理青年人“上流難”這項議題，所以，我請議員不要矮化今天討論的議題。這的確是相當重要的議題，也不要將青年人面對“三難”的這種情況歸咎於現時未落實普選特首，把這說成是香港獨有的問題。其實，青年人遇到“三難”這個事實，在很多城市也存在，在台灣、英國和其他歐洲城市，它們的青年人向上流動的問題都十分突顯。簡單而言，任何成熟的經濟體，無論其選舉制度如何設計，都要共同探討和面對這項青年人向上流動的問題。不認真討論和研究，才是不負責任的表現。

要處理好青年人“三難”的局面，首先要正確斷症，才能對症下藥。智經研究中心最近公布了一份有關青年人的研究報告，題目為“激發原動力 開拓新思維 助青年 開出一片天”。主席，這份報告的內容以科學數據，有系統地探討過去20年，香港在經濟、社會、民生、教育、就業、創業及營商環境等方面的變化，以及這些變化如何形成青年人向上流動難的事實，報告值得局長和政府細讀。

早前在辯論時，很多同事都提過，簡單概括而言，“上流難”的原因是在過去20年，青年人接受專上教育的機會大增，但在職青年人的收入中位數卻較全港工作人口為低，反映高學歷並不代表高收入，但高學歷卻製造了高期望。加上香港經濟轉型，側重服務業，就業選擇狹窄，高薪和高增值的職位越來越少，導致收入差距嚴重。在這個背景下，香港整體社會的流動性較以往為低。

主席，青年人收入平均不高，他們每年的薪金增長很多時候只是略高於通脹，在七除八扣之下，很難再有錢儲蓄或提升生活質素。再加上有部分青年人在求學期間借下一大筆債，這批青年人看到自己無論多努力也追不上樓價，也看不到前景出路，自然感到很沮喪。

主席，社會和經濟結構的變化，確實有部分學生家長並未察覺。他們不斷複製以往社會的成功方程式，堅信“惟有讀書高”，所以在中國人和香港的社會，很多家長仍然傾全力將子女送入專上院校，即使讀不到大學，也要修讀副學士。根據人力資源的供求數據，現時具備副學士學位程度的人力供應比需求多。主席，在2012年已經多出7 900人，如果情況繼續，到2022年，差距便會擴闊至12 900人，即是說有12 900個副學士畢業生於數年後，可能在升學和就業兩方面也不理想。面對“兩頭不到岸”的情況，亦會製造另一些社會民怨。

但是，主席，我們經常接觸商界的朋友，商界經常抱怨說找不到具備合適技能的人才，即使願意支付較高薪金，亦沒有人願意入行。這正正反映出社會上人力資源嚴重錯配，亦反映社會過去沒有重視職業教育。由此可見，其實政府要做的是移風易俗，擴闊家長和學生的想法，令社會大眾明白成功方程式並不是只有入讀大學這一種，而是選擇職業教育，學習一門技能，也可以為青年人創出另一片新天。我們亦要一起鼓勵青年多元發展的氣氛，過去社會上重專業、重商業，輕職業教育、輕技術培訓的觀念，我們要一起改變。

主席，在外國，青年人在讀完大學後，可比較放心地按自己的興趣就業，亦願意投身非技術的工種，例如在上次休會前，也有議員指出，在北歐社會，有青年人畢業後的願望是從事紋身的技術工作。但是，在香港社會，如果從事藍領工作，仍然會被認為是讀書不成，輸人一截。所以，我們須一起努力，鼓勵青年人多元發展，以及進行職業規劃。

主席，最後要說說官員落區，以了解青年人的不滿和心聲一事。這點我絕對認同，並認為局方須立即這樣做。政府官員是父母官，須透過不同渠道傾聽民意。青年人不滿，我們要謙卑地面對，亦不能推卸為世代的隔膜，因為身為父母官，我們的施政目標不是為了自己，而是為下一代打造更美好的社會，讓下一代生活得更好。

主席，我謹此陳辭。

單仲偕議員：主席，不少同事的發言均提及青年人向上流動和雨傘運動，亦有建制派的同事提及，很多擁有民主的國家均出現不少社會問題，有民主是否便能夠解決所有問題呢？我當然明白這個道理，但也要很清楚地指出，普選不能解決所有問題，但是，如果沒有普選，便甚麼問題也解決不了。

現時出現了管治危機。的確，梁振英政府或現時的政府無論推行任何政策，都會有人質疑背後的原因，例如有否官商勾結、有沒有其他動機等。因此，如果不能解決普選這個核心問題，未來的政府在各方面的施政也會面對很大困難。

今天的議題主要是圍繞青年人向上流動的機會，而現時也是時候就這項問題作出全面檢討了。我相信局長在50年前也是青年人，也曾經滿腔熱血，剛才陳偉業議員也有提及這點。在1967年的暴動後，當

時的港英政府在進行一系列檢討及成立某些委員會後，便發展青年服務，推動暑期活動，從而所謂化解青年人向上流動的問題或青年人的問題。

時至今日，我們同樣是面對一個更巨大的問題。這次的雨傘運動突顯的不單是民主與不民主的抗爭問題。我希望以一個所謂民主派議員的身份來探討這個問題。其實，你可以見到一羣青年人在雨傘運動一開始時便說，這次政改不能再重複過去30年民主運動失敗的地方。運動一開始，便已經成為民主派內的世代之爭，我希望大家能明白這一點。現時的年青一代，和以前的年青一代已經不同，他們獲得信息的渠道已經不再是主流社會中的主流媒體。無論政府怎樣影響那個CCTVB也好，也沒有太大作用。年青一代獲取的信息是來自朋輩、來自網絡。這一羣青年人 —— 實際不單是香港，世界各地也出現相同情況 —— 不單要求政府回應，更要求自己有一定程度的參與，在整個制訂政策的過程中，能夠有自己的聲音。這不單是民主的參與，更是政策制訂的參與。我希望局長甚至商界也得明白，商界在領導自己的公司及在管治的過程中，也要面對年青一代，看看如何擺平他們的不滿。

我舉出一些較為偏遠的例子：一間普通企業以前在處理公司的內部投訴時，會與青年人見見面，帶他繞圈子，慢慢地處理，需時兩個多月。如果現在以相同方式對待青年人，這家公司的投訴可能已經在不同的Facebook網頁被轉載了無數次，而公司的所謂商譽損失也會十分大。簡單而言，要回應青年人的訴求，已不能再用舊思維。所以，局長，是時候全面檢討青年人的政策了。但是，如要檢討青年人的政策，第一件事 —— 我相信局長的孫兒亦已經變成青年人了 —— 是否需要重新全面認識新生一代？特別是這些是網絡世代的青年人，他們的特質是怎樣的？如果局長不能作出全面研究或比較，我相信未來制訂的政策便不能對症下藥。要比較，當然是把香港不同世代放在一起作出比較和研究。

此外，同樣值得研究的還有香港與其他先進網絡世代社會的青年人，他們在成長的過程中受到網絡和朋輩的影響，那麼他們在政府施政和參政方面的各項訴求有甚麼特質和受到甚麼影響？局長，我覺得這是未來研究青年人政策時的一個重大課題，而不單是研究能否買樓、能否“入場”，便能解決這個問題。多興建兩間青年旅舍，在建成後卻沒有青年人入住，然後再組織所謂的愛國青年入住。花了錢，卻不能對症下藥。我希望局長在制訂青年政策時，多聽一些不中聽的聲音，這樣才能捕捉到如何制訂未來政策。否則，政府與新生一代的摩擦將會越來越大。

事實上，這個所謂世代之爭不單是所謂民主與不民主之爭，不是這樣的，即使在同一個理念上，也存在世代之爭。這種世代之爭是由於網絡催化和信息催化而激化出來的。我希望局長或政府作為一個整體 —— 不單是民政事務局，教育局亦然 —— 可看看如何重新認識我們新生的一代或年青一代，看看如何把他們的聲音融合在政策制訂的過程中，更重要的，是如何吸納他們，使他們在政策制訂的過程中有所參與。

雖然有些點子有時會顯得過時，但不代表沒有用。我記得在自己還是學生的年代，讀政治系的朋友曾分析港英年代的政策。港英年代的政策往往強調“行政吸納”，即如何將反對聲音吸納入行政體系內，從而消滅反對聲音。局長，如何運用行政吸納的方法把青年人不滿的聲音吸納入行政體系內，繼而理順這些不滿的聲音，道理也是一樣的。

王國興議員：主席，泛民議員就青年向上流動的發言往往只從其政治立場、政治理想來作出形容和概述意見，我認為這是以偏概全，有欠公信力。

主席，我剛收到香港中華基督教青年會寄來的創刊號，主題是“青年貧窮，何去何從”。這份雜誌的創刊號專題探討青年貧窮的問題，我認為是頗中立和頗客觀地反映了目前青年貧窮和青年的訴求，例如談及香港青年失業時，文章指出2013年的整體失業率是3.4%，但15歲至19歲的失業率是13.5%，是整體失業率的4倍；而20歲至24歲的失業率是7.3%，是整體失業率的2.1倍。談到青年貧窮問題時，文章引用了2011年當時的整體入息中位數為12,000元，但青年的入息中位數只有8,000元。

當中就現時青年的處境作出的一些描述，我覺得值得在此告訴政府。文章指出從資料顯示，2011-2012學年副學士學生人數是86 600人，當中七成修讀的是學費高昂的自資副學位課程，他們要背負10萬元的債務。與此同時，人口普查資料顯示，副學位畢業青年的收入中位數只有6,500元，遠遠低於高中畢業生收入的7,540元或初中畢業生的7,000元。我覺得他們的描述頗中肯，並如實反映有關的情況。

青年的訴求和希望是甚麼呢？他們的調查亦指出，現時15歲至24歲的青少年失業人數大約有3萬人，當中約半數有副學士以上學歷，他們欠缺的只是就業機會，甚至是工作實習機會。他們進行了一次問卷調查和統計，結果顯示有64.7%，即絕大多數受訪者要求創造職位

空缺，以提供就業機會，而另外有30%要求開辦更多政府資助的專上教育學位；19.9%則要求推出友善政策，例如稅務寬減，鼓勵商界聘用青少年，其他較少百分比的部分我不在此一一讀出了。

他們提出3項建議。建議一，要求政府及各界開設臨時工作或職位，扮演中轉站角色，讓青少年逐步由學校過渡實際工作崗位的環境，培養良好的工作態度，以及建立就業信心。建議二，希望政府以青少年為本，鼓勵就業，不要純粹針對勞動力市場的供求失衡，而應當以工資吸引青少年投身安老、建造等行業，並應從青少年在行業的前境、晉升階梯等誘因出發來創造機會。建議三，提供多元化在職培訓選擇，讓青少年勇於冒險及別具創意的特點得以發揮，從而令他們在適合的就業崗位上發展所長。

我詳盡地引述他們的建議，原因是想真正反映這個有代表性的非牟利機構所得出的青少年的心願和渴望，避免被別有用心的人士歪曲，亦不能將問題說成搞甚麼犯法的雨傘運動，搞甚麼推倒梁振英政府的行動便能達到一切都可以解決，這些都是歪理，以及錯誤的手法和政治目標。因此，我希望當局參考這項調查，會後我亦可轉交局長考慮。

主席，關於青年問題，我們應當要深刻總結經驗和教訓，亦應當透過跨部門的工作和跨政策範疇來研究和解決，同時亦不單只限於政府、社會各界和各行各業，而是不同方面亦應該參與，因為這既有物質和精神，既涉及軟件和硬件，亦有歷史和現狀，亦包括現實和將來種種因素，所以，我們希望當局能夠切實考慮。

至於當前可做的，我則希望泛民陣營的議員、反對派的議員先不要再在立法會“拉布”，因為他們“拉布”會影響全港很多家庭及很多青年今天的生活和未來的處境。舉例說，由於他們一再“拉布”，因而令公務員及資助機構人員的加薪原本在去年4月1日已可以收到backpay，但現在仍未能做到。如果他們再“拉布”，公務員及資助機構10多萬人、10多萬個家庭，即數十萬人將受到影響，當中亦包括不少青少年，對他們的生活質素一定有影響。

另一方面，如果他們繼續“拉布”，將令政府的公共工程未能獲得撥款。工程撥款在這個年度已下跌至只有36億元，由原來每年大約有700億元至800億元，下跌至現時只有數十億元，這會大大影響青年的就業前途，亦會令當局及業界培訓出來的學員未能找到工作，所以，我希望他們盡快開閘(計時器響起)……

主席：王議員，發言時限到了。

陳恒鑽議員：主席，今天我們討論青年向上流動的議題。這項議題非常重要，但剛才最後一位在席的泛民議員也離開了，即所有泛民議員在上次辯論中責罵一輪後，今天便不知所終了。

我和陳克勤議員過去亦多次提出有關青年的問題。我們認為青年主要面對“四業”的問題：學業、就業、置業及創業。但是，有議員卻將青年問題歸咎於政治訴求，好像解決了普選的問題，便甚麼也能解決。有議員更借題發揮，製造階級矛盾。我對於這種“凡是”的做法，是很不屑的。他們說凡是社會的問題，便是政治問題；凡是青年的問題，便是普選的問題。他們根本不需要思考。在這種環境之下，只要將任何問題與政治拉上關係便可以，完全不需要思考。所以，這種想法和做法，我覺得是非常不負責任的。

我今天在有限時間內，想談談就業問題及創業問題。我先談就業問題。香港表面上有不少機會，但青年的確面對出路單一的問題。如果青年人不選擇金融、零售等支柱行業，可謂選擇不多。要為青年人籌謀，隨着時代的轉變，我們相信工種應該專業化及多元化發展。

上月，我和新界青年聯會的一羣青年人參觀滘西洲哥爾夫球場，連同我在內，大部分青年人均從未打過哥爾夫球。當日我們有機會在練習場上打球，有一位青年人第一次打哥爾夫球，但他差不多每杆都打到120碼以外，連教練都覺得很神奇，認為他很有天分，但我想，即使這位青年人有天分，在這200公頃的草地上，他可否成就他的專業呢？在參觀期間，我們知道滘西洲正籌備興建哥爾夫球學院，為香港青年提供多一條出路。屆時大學可能會有多一科選修科，名為“會所管理”或“草地護理”。

談到草地護理，我立即想到去年香港有一場國際足球賽在大球場舉行，但由於連場大雨，令草場變成一塊泥地，淪為國際笑話。這些專業正正為青年提供多一條出路，香港便是需要這些多元化的專業工種。有人可能會問我，這麼好的事何時會付諸實行呢？我也問過何時會開辦這間學院，負責人表示不知道，因為政府有重重關卡，至今仍未獲批准。我覺得政府往往就是這樣。當有好的建議想在香港推行時，便會有很多不同的關卡限制，他們想找人幫忙亦找不到。所以，我們希望政府不要“手腳不協調”。如果要發展，當有機會出現時，便應該抓緊一點，協助發展這些出路，協助青年開創多些不同出路。

此外，我想談創業的問題。如果我們問政府在青年創業方面有何措施，它會說我們有6項優勢產業，當中的創意產業肯定是最適合青年的。但是，一談到創意，政府便會說我們有科學園，正在興建不知第幾期，又會興建甚麼甚麼的。沒錯，硬件是有的，但沒有軟件配合，也是行不通的。正如食神“滔滔”所說：“打邊爐，無個煲，點打啊？”

回歸後，政府時常給人畏首畏尾的感覺，有些“政治潔癖”的感覺，時常害怕被人批評官商勾結，於是極力與商界保持距離，有時候甚至怕得過火。在科學園創業的一些青年創業者對我說，政府對他們最好的支持，便是採用他們研究出來的產品；但是，政府現時在採購上並沒有這樣做，令他們的創意不能好好發揮。他們說得很有道理，我亦回想以前香港的“T21產前檢產”，這是純由香港發明的，但香港卻沒有採用，反而台灣及美國卻大用特用。

又例如最近我和一位發明家傾談，他眼見時常發生鋁窗掉下的情況，於是努力鑽研一條防止鋁窗掉下的綱索，可以掛在窗戶上，窗戶便永遠都不會掉到街上；但是，政府只是埋頭苦幹於其治標不治本的驗窗計劃，對於他努力鑽研出來的成果，連看也不看一眼。他雖然獲得專利，但苦無用武之地。

我覺得如果我們想青年人從事高科技、高增值的產業，便應該改變這樣的思維。以前我亦想過從事高科技產業(即Hi-tech)，但當時有很多師傅對我說，他們行內有一句術語說“Hi-tech揩嘢，Low-tech撈嘢”。時至今日，我覺得這種情況也沒有改變。政府為何不效法新加坡般支持這些創意產業呢？

然而，今時今日回頭看來，覺得青年成長其實最重要是視野。香港作為一個國際的城市，可以與倫敦及紐約齊名，這地位是上一代人打拼回來的，新一代人應該好好自強和自重；但很可惜，近年有一種本土思維冒起，令青年人被迷惑。我認為，有些人提出優先，優先是完全可以的，但你必須要為這片土地付出努力和作出貢獻，才可以優先得到某些東西，這是很合理的；但最不幸的是，現時甚麼本土關注的那些人已發展成為本土霸權，鼓吹排除外來的人，這令我覺得，情況會發展到令香港青年人好像“二世祖”般含着“金鎖匙”，這樣對我們下一代是不利的。不過，我很相信我們未來的社會將越來越明白整個社會的發展，我亦相信青年的發展會更好。

湯家驛議員：主席，我相信認識我的人也知道，我一向對於社會流動這個課題特別上心。主席，我對此特別上心是因為我自己是社會流動

的得益者。從我自己過去的經驗來說，我也比較清楚體會到，社會流動對於青年人、對於貧苦階層是何等重要。

可是，主席，就這方面的關注，對特區政府而言，可說是非常陌生的。主席，陌生的原因是特區政府始終也不認同，第一，香港需要加劇社會流動；第二，政府不認為社會流動在今天這年代的社會是一個問題。

主席，我記得很清楚，應該是大約4年前的曾蔭權年代，在其中一個施政報告的諮詢會上，我曾經向當時的特首曾蔭權提出，香港正面對青年人下流的情況。“下流”的意思，即不能向上流，而是向下流至下一個階層。當時曾蔭權與我有比較激烈的辯論，他說沒有這回事，我當時引用了一份相當權威的報章所進行的民調數字，但他仍然不肯接受，他別過頭問當時出席的其他官員，“你們是否覺得有這樣的問題？”我已忘記當時的官員是否包括局長在內，不過局長應該不在，因為那是上一屆政府，但當時出席的官員全部搖頭，他們並不接受香港在社會流動方面出現問題。但是，主席，這問題是我們必須正視的，而我們現時得到的資料也確實證明，無可否認這是香港一個嚴重的問題。

主席，根據香港大學社工系最近就各年齡組別中在職貧窮人口進行分析的數據，特別是15歲至24歲的青年組別的在職貧窮人口，由1981年的3.9%一直上升至2011年的8.2%，足足上升了大約5%。如果與2011年整體在職貧窮率為7.6%比較，我們可以看到，青年人的下流傾向是多麼的顯著，並且令人擔心。另一方面，我們從另一項調查可見，在亞洲10個地區之中，香港青年人的快樂指數排行倒數第三位，僅僅高於馬來西亞和澳門。

主席，這些數字顯示，在青年人就業和上流方面，我們正面對非常嚴重的問題，而這問題不僅是今天或單單由於政改而發生的，而是因為過去長年被特區政府忽視所致。所以，主席，在我們今天的辯論中，首要的是特區政府要正視這問題，而我亦希望局長在稍後發言時會公開承認我們面對着嚴峻的社會流動問題，特別是青年人的流動，因為只有正視問題，我們才會有決心對症下藥，扭轉這種我們不可接受的趨勢。

主席，這課題並不是三言兩語便可以解說得了的，但一個最明顯而我們必須關注的問題是，我們如何教育青年人，令他們有上流的能

力。主席，我關注到上星期有報章報道，政府放出一些消息，表示會減少外來學生的資助學額，但與此同時，政府並沒有任何信息說明會把這些資源轉投本地學生的學位。主席，或許梁振英是想留一手，留待下星期的施政報告才公布，但我希望在資助學位方面 —— 老實說，我們在每年施政報告辯論中也說到口乾，但特區政府也不肯增加資助學位。然而，增加資助學位也只是其中一個解決方法，我們也要關注青年人受教育後是否有出路。香港今天的經濟局限於金融業的發展，這是不健全的。

主席，我們要增加上流的機會，必須全力擴闊青年人的就業出路。在這方面，我希望特區政府倍加努力。多謝主席。

田北俊議員：主席，“增加青年人向上流動的機會”這項議案提到的情況，其實在不同年代、不同地方一直也在發生。即使以香港作為例子，我們在60年代長大，當時香港大部分青年人都從事製造業，而當時也有很多工廠，例如製衣廠、塑膠廠、五金廠等。那時候，我們在香港能夠找到一個適當的時機或商機，從而得以扮演一個角色。

到了80年代，社會提供的是所謂服務性行業的機會，當時旅遊業蓬勃，很多遊客前來香港。由於土地和工資昂貴，令很多青年人從事零售、飲食或其他與旅遊有關的工作。當然，我留意到今時今日，在香港或全世界，發展得最好的不再是經營傳統地產業，亦不是數位議員所說的金融、IPO、上市業務等，而是我自己也不熟悉的科技或上網等方面。最近的阿里巴巴也好，騰訊也好，世界上可以很快取得很大經濟成就的，或換句話說，能夠賺到很多錢的，全都是與資訊科技方面有關的。然而，我也留意到，這與我們當年從事製造業並不相同。以前香港做製造業，很快就出現數百間製衣廠、數千間玩具廠，但我們現時說科技這東西，成功的人不但不是數萬分之一，可能更只是數百萬甚至數億分之一，這令到很多青年人雖然有機會，但成功的例子卻只能舉出一、兩個。

所以，我覺得今時今日討論這個課題是頗難處理的。香港其實已經較外國很多地方好，例如希臘青年人的失業率是25%，西班牙是24%。外國經濟差，特別是在歐洲，青年人的失業率高達20%。他們怎樣生活？我們當然不知道，我亦更加不理解為何他們的快樂指數好像比香港更高，可能他們的快樂指數和青年人的期望，並非純粹在於失業或不失業，又或就業或工作的薪金是否理想或自己是否幸運。當然，整體來說，我覺得外國人多年來都較為懂得享受，而香港多年來

的一個大問題是，任何人都覺得香港只懂競爭，從幼稚園競爭到小學、大學，畢業後要找到一份好的工作賺錢，這也要競爭。每天只有工作，根本沒有時間休息、享受一下。青年人同樣也有這樣的感覺，擔心如果把自己的腳步放慢，想休息一下，而一旦落後便更加追不上別人。所以，他們的壓力便更大。

因此，如果把這問題踢給政府或商界，我覺得並不太公道。勞工界的議員經常覺得青年向上流動的機會不足是老闆或企業的過失，質問為何你們不提供更多好的工作讓青年人向上流動。我也留意到，例如在10年前，很多大學生畢業後可以賺取1萬元，今天的畢業生仍然賺取1萬元，但香港現今的物價較10年前卻昂貴很多，樓價也大幅上升。相比之下，今天的青年人對社會的前景當然更加不滿。

當然，大家經常認為青年人無法買樓，便代表沒有向上流動的機會，而泛民亦另外再提出一個新觀點，說是要爭取普選，但爭取普選是否便可以令全部青年人會變得很開心呢？我對此亦存有疑問。世界各地要推行普選，這可能是因為他們有種族、宗教的問題，而很多問題卻是香港沒有的；但整體來說，我們在醫療、教育、房屋等各方面的成績，世界上很多即使有直選的地方也沒有香港做得這麼好。是否普選行政長官便“一天光晒”呢？是否真的爭取到泛民所謂的“真普選”，佔中的青年人便會非常開心，他們的期望便能全部達到呢？我又覺得未必如此。普選是其中一樣，可能他們無法買樓或找不到伴侶結婚、找不到好的工作等，這些全都是問題。

反過來說，在政府方面，讓我說回我近來察覺到的問題，也就是我覺得政府在管治和溝通方面可以做得好一點。社會是由政府管治、青年人是由政府管治，如果要他們與你們溝通，我發覺大部分官員在使用科技方面也不比我好很多，他們根本與下一代無法溝通。究竟怎樣可以互相溝通，了解一下他們現時的期望是甚麼呢？可能很多他們想要的東西，政府是無法提供給他們的。如果說要老闆給我一份好的工作，政府怎可能做到呢？讓你們選舉，中央又有否意見呢？即使讓你們這樣做，社會便一定會很好嗎？究竟是怎樣呢？我覺得政府是無法解決的。但是，我覺得你們仍應該與青年人多討論一下，不單曾局長負責的政策範圍，幾乎所有其他局長的職責都與青年人的生活有關係。我覺得一定要和諧一點，盡量與他們多傾談，能夠遷就的便盡量遷就一下，無法遷就的便可能要與他們作出分析。然而，我覺得今時今日政府的管治最不妥當的是，不單是與泛民議員沒有溝通，與青年人也同樣沒有溝通。從這次的佔中事件我們已經看到了，如果再這樣下去，我相信社會上的青年人將會更加不滿。多謝主席。

郭家麒議員：主席，剛巧這項“增加青年人向上流動的機會”的議案辯論在雨傘運動完結後繼續進行。表面上看來，兩者沒有甚麼關係，雨傘運動是一個民主運動。但是，為甚麼可以看到，主要由青年人帶動的雨傘運動可以佔領79天，他們睡在街上、捱催淚彈、警棍、拳打腳踢、欺凌恐嚇，甚至要賠上他們的前途給警察拘捕，好像現在很多青年領袖，學聯的成員和學民思潮的成員，面對着秋後算帳，政府高壓報復的做法，為甚麼都仍然要走出來呢？

林健鋒議員提出這項議案辯論，他是建制派的代表，亦是行政會議成員，以為提出一些議案出來舒舒氣，和諧一下，這樣便可以解決問題。把問題簡單化，很容易，主要可能是青年人無法升職、不能置業、沒有加薪，或者好像田北俊議員剛才所說般，找不到一份好工作，娶不到老婆，表面好像是這樣。

但是，實際上，根本是制度上、政制上出了問題。我們經常說，回歸後政府應該要以民為本，前朝局長坐在這裏，他都知道我們以前很憎恨殖民地政府。回歸已經17年，理論上，日子應該更好，有沒有改變呢？

基本上，在這個社會結構上有權的，或者在立法會內有權的，仍然是少數人，少數精英，一些工商界的有錢人，或者一些由有錢人支撐的政黨。否則，如何解釋為何有這麼多扭曲的政策，這麼多不應該存在的政策，例如高地價政策，一些窒礙青年人的政策。舉例來說，他們無法升學的時候，政府不是增設一些資助專上學位，而是做一些我們叫“短樁”的專上教育，增設副學士學位，用一些“假大空”的方法來虛應社會需要。

說穿了，就是在現在的社會裏面、在今天的政制裏面，青年人和大多數基層人士一樣，都是沒有話語權。當然，如果他們有朝一日飛黃騰達，好像是由一個不是很有錢的梁振英，晉身到現在住山頂很富裕的梁振英，並且加入共產黨，這樣的話，便另作別論。

但是，一般或者絕大多數的青年人，卻沒有那麼幸運，他們可能一生都在社會的最基層打滾。二十年前，月薪1萬元，20年後，月薪仍是1萬元。不過，物價水平不是這樣。最近有一個關於居屋的報道，是說二、三十年前沙田穗禾苑一個居屋單位，上一代業主是做教師的，她用17個月薪金便可以買到一個單位。現在二、三十年後，同樣

是做教師的下一代，月薪3萬元，但要17年才可以買到同一個單位。十七個月變成17年，而且要不食不住，沒有其他花費，整份薪金只用來供樓，這當然是沒有可能的。

但是，政府可以容許這些扭曲政策出現，當然是有原因。因為由回歸前到回歸後，基本上，社會都是扭曲的。大部分社會政策都好像我們今天討論政制發展的時候一樣，1 200人的提名委員會、選舉委員會和功能界別及以往的權貴，都是同一班人，3個字，“圍威喂”。

但是，他們有權決定誰出來管治社會，誰出來參選，他們知道怎樣做，但很多東西是他們看到也當作看不到，聽到也當作沒有發生的。所以，我們才看到這10多年來，民怨越來越大。不要以為好像林健鋒議員所說般，增加多些培訓和支援，社會便會令青年人有向上流的機會，令政制問題得以紓緩，不會有雨傘運動，不要發春秋大夢吧。

因為，事實上，如果當我們這個扭曲的制度，權力來源無法從市民、每一個人平均地拿出來的話，社會上一些扭曲的政策，一些不利青年人向上流的政策便會繼續下去。為甚麼我們看到的這麼多問題——其實不是現在才看到——學位不足、樓價上升、無法創業，說了十多二十年的東西，都仍然繼續發生，我們的政府不是在火星、不是在月球，但不肯改，因為押上去的金剛罩，權力來源都不會變，這十多二十年來都是同一班人。甚至如果這個政制繼續下去的話，未來的33年——我們用50年來看——都會是這樣。

所以，今天討論青年人向上流動，我們看到雨傘運動是一個很大的反思，因為越遏抑，越保留這個扭曲的制度，反對的聲音和抗爭只會越來越大，特區政府只會不能管治，社會更加撕裂。不要以為這些在上月的驅散行動後便會消失，這個政府看來無藥可救，社會更加撕裂，而青年人一定會繼續抗爭，雨傘運動必定會再來。(計時器響起)……我謹此陳辭，謝謝主席。

陳志全議員：主席，今天的議案辯論題目是“增加青年人向上流動的機會”，這亦是梁振英去年2014年施政報告的封面標題，他那句話是：“讓年青的各展所長”。提到“年青的”，我們又要指出這個錯誤，其實去年局長也承認應該用“年輕”，因為沒有“年青”這個詞語，要不就用“青年人”，要不就用“年輕人”，我剛才聽到郭家麒議員說得很清楚，但梁振英寫成“年青的”，雖然局長知道他用錯詞語，但不知道是否因為不好意思指正，還是已指正但梁振英不聽從。

說回“增加青年人向上流動的機會”這個題目，這題目的主體是青年人，主體的意思是他們才是主角，他們才是主人。但是，我今天聽到很多發言把青年人變成一個問題，是他們出現了問題，要如何幫助他們呢？政府有何政策幫助這些有問題或無法適應這個社會的青年人呢？但是，大家卻不會反思，其實不是青年人出了問題，而是政府出了問題，是社會制度出了問題，是我們這羣成人出了問題。究竟青年人的訴求是甚麼？如果大家曾參與雨傘運動或前往雨傘廣場與這羣青年傾談，應該已聽了不少，不過現在已清場，如果你於聖誕節或除夕前往銅鑼灣或尖沙咀問大家的願望是甚麼，你便會聽到“我要真普選”5個字。現在很多青年人的生日蛋糕上的字或生日願望，都是“我要真普選”，甚至香港人到台灣玩放天燈活動，發現最多人寫在天燈上放上天空的願望，都是真普選。

政府或我們成人作為家長，看到一個青年人不高興，想知道原因，你真的要找出問題的重點，而不是給他錢，介紹一份好的工作給他，或送他往外國讀書。都不是。你問青年人許甚麼願，他們不是要錢、工作、女朋友、男朋友或樓宇，他們只想要一個公平、健康的社會制度，當然包括政治制度。所以，林健鋒議員的議案提出培訓和支援，表面上，並沒有錯或不壞，但深入地想，其實是錯的，是在大方向上錯了。《明報》曾進行一項調查，訪問了1 032名高中及大專學生，了解他們對特區政府的不滿。結果顯示，47%受訪者最不滿意政府處理政治問題的表現，包括政制爭議，香港未能夠做到“港人治港”、“高度自治”。這方面很清楚，不滿意程度是最高的。

我今天看回新鮮出爐有關政改第二階段的諮詢文件，寫着“2017，機不可失”。我們先不看文字，只看顏色，是一道彩虹，但卻不像彩虹，色彩脫色、瘀色、黯淡，其實由此也看到香港的未來，而未來就是有關年輕人、青年人。2017年不是很遙遠而已，不過都是沒有甚麼色彩，是不似彩虹的彩虹。這其實是對政府或我們這羣成人響起一個警號，便是青年人對成年人的警號。相比於我們所說的物質，對於政府的怨氣，年輕一代更關注的是普世價值，包括自由、公義、平等這些更高層次的價值。雖然我們不能解決社會所有的民生問題，但首先要讓我們看得順眼，能過自己的一關，要解決現時政治制度向小數權貴傾斜這個漏洞。過去，政府透過開設委員會、諮詢小組、政治委任這些精英，以稱為行政吸納的方法來解決社會矛盾，以為可平衡不同階層、界別的政治利益，但這種方法或所謂“信用卡”已經“碌爆卡”了。對於向上流動，大家當然會聯想到物質方面，例如工作、買樓，甚至創業，但其實政治上也有向上流動的，你是否想爭取成為選舉委員會的選民或提名委員會的選民；如果再高些，爭取成為選委

的一分子，其實我們現在都是想爭取成為選委的一分子，也是向上流動，由一個庶民、賤民變成選委，但我們希望公民提名，即每個人都可以成為選委，意思便是這樣。

其實，大家看到不同議員提出了很多數字，例如青年人的收入中位數較全港工作人口為低，而且在這10年期間出現惡化跡象，學歷高了，但收入卻下跌了，從事專業職位的百分比全面下降，反而有近六成畢業生從事文員、服務及銷售的工作。我本來覺得這些沒有問題，如果一個小朋友的志願是當電車司機，我其實覺得OK，因為幼稚園也教導職業無分貴賤，但回到真實世界，大家便會取笑人，原來你的志願是清道夫。但是，真實情況現在真的出現了，便是出路沒有增加，產業單一化，連青年人也“下流化”，是整體一起向下流。

事實上，說回一個城市要有願景 —— 雖然我看不到梁振英政府有願景 —— 應該針對年輕世代，為下一代勾勒更美好的未來，讓青年人對未來充滿希望。現在我們不好，或自己現在不好，我們期望將來好；自己不好，期望下一代好，這便是為何從前的香港人在這麼艱難的情況下也能爭取、努力。現在是因為我們看不到自己的未來好，或看不到我們的下一代好，所以人們不想生兒育女，快樂指數一直下跌，我們應該跳離所謂物質層面的向上流動，應更宏觀地看，才能解決問題。(計時器響起)

葛珮帆議員：主席，首先我感謝林健鋒議員提出“增加青年人向上流動的機會”的議案。

提供更多機會讓年青一代學以致用、盡展所長和力爭上游，是十分重要的。只有讓青年人盡情發揮，支持及鼓勵他們向上流動，社會才有發展的動力。

主席，我們本應好好利用這個機會分析及討論問題所在，例如有甚麼因素阻礙青年人向上流動，並向政府提出建議及對策，呼籲政府與社會各界合作，為青年人增加更多機會。

例如，其中一個現況是有些青年人覺得樓價太貴，沒有可能儲蓄到錢買樓。為了解決居住的問題，他們惟有申請公屋。而為了不想超過申請的入息上限，便故意找薪酬較低的工作，亦不願意升職，浪費了他們的能力和時間。由此可見，房屋問題是阻礙部分青年人向上流

動的原因之一。因此，政府必須檢視政策，加大力度解決年輕一代的居住問題。

此外，青年人要向上流動，社會必須提供多元的事業發展機會。青年人各有不同的專長和理想，有人希望找一份好工作，有晉升和發展的機會；有人想創業；有人則想在文化藝術創作方面發展等。

要為不同的青年人提供機會，香港必須推動產業多元化發展，吸引國際人才和資金來港開展事業，才能創造更多優質工作機會，這些也是我們應該討論的議題。

可惜，早前很多泛民議員發言時，又把這個議題無限政治化，並與佔中和普選的爭議扯上關係。有數位泛民議員的發言亦提到：“增加向上流動的機會，青年人同樣會去佔中”、“香港青年人不是為私利，不是為個人利益，不是求溫飽，而是要真普選”、“房屋和經濟發展也不能夠解決問題”，甚至說“青年人不會為五斗米而折腰”，又表示“香港已經為經濟發展付出太大代價，是時候停一停，想清楚”。

主席，我覺得這些言論很危險和很有問題，亦影響青年人向上流動的機會。首先，青年人追求安居樂業、向上流動和較好的生活，又有何問題？這樣與追求民主公義並沒有衝突。不要把希望努力踏實向上的青年人，說成是自私自利的一羣，向他們施加無謂的壓力。

此外，經濟發展和民主發展也並非對立。追求民主，市民也要生活和吃飯，豈能把政治問題凌駕於民生和經濟發展之上？沒有經濟發展，香港便不進則退，其他國家和城市不會停下來等待香港，只會追過我們。當資金、人才和機會也全被人拿走了，香港憑甚麼為我們下一代青年人增加機會和發展的空間？最危險的言論，是主張“香港命運要自主”，以及“要真普選，上一代人便應該要犧牲”。

主席，香港是中國的一部分，香港的普選必須體現國家的主權，必須按照《基本法》和全國人大常委會的相關決定而實施。香港並非獨立自主的地方，鼓吹香港獨立和不合法的普選方式，並非推動香港民主發展，而是阻礙香港的民主發展。強迫其他市民為你們不切實際的要求而犧牲，並非民主精神。香港屬於每一代的香港人，年青一代不能假設上一代人不用生活和不可有自己的想法，而強迫他們為你犧牲。

我亦聽到胡志偉議員很激動地表示，自己會“犧牲自己以成就青年人”，我猜想胡議員是因為民主黨的情況而有感而發，我也為他感到很難過。但是，請別說既得利益者和上一代便是問題所在，是上一代的人阻礙青年上向上流動和“阻住地球轉”。上一代香港人今天所擁有的，也是靠自己雙手拼搏得來。香港今天年輕一代有溫飽的生活，也是前人積累的成果。

此外，別再誤導青年人是上一代虧欠了他們，或說所有問題也只是政府的問題，有所謂的“真普選”便能解決所有社會問題。

主席，物競天擇，適者生存。即使是野生動物的世界，動物也會訓練子女實際的生存之道。教導下一代投訴、示威、絕食和對抗，是不能解決問題，亦不可避免被淘汰的。要向上流動，始終要靠真功夫和真本事。

主席，我相信大部分香港人也希望增加青年人向上流動的機會，並期望社會各界和政府共同努力，以研究和提出切實可行的方法。我希望議會也可以回歸正題，在不同議題上別再以普選作為所有事情的“擋箭牌”。我們不可以只談普選，而不談其他的民生和經濟發展議題。

大部分香港人也樂意看到長江後浪推前浪，一代新人勝舊人。我希望我們繼續為下一代努力，亦祝願香港的青年人加油。

主席，我謹此陳辭。

馬逢國議員：主席，青年人是未來社會的主人翁，協助青年人向上流動，發揮所長和安居樂業，才能夠確保社會可以平穩而持續地發展，但很不幸地，今天香港很多青年朋友竟然是對前景最憂慮，最沒有信心的一羣。

很多人把現時青年人對社會的怨氣，歸咎於沒有足夠的大學學位、學債的負擔沉重、青年人收入低，無法置業，甚至連青年人參與佔中，亦與不能向上流動掛鈎。佔中運動發生之後，政府特別提出要推行青年工作，更被不少人批評為後知後覺。首先，我不認同政府忽略了青年人。事實上，政府一直有推行青年工作，只是做得不夠好，或不夠針對性，甚至是對錯焦點。特首早前宣布，在新一屆扶貧委員會轄下設立專責小組，從教育、就業和培訓數方面探討如何促進基層

青年向上流動。誠然，青年的怨氣和不滿來自多方面，並不是單單推出一、兩項政策便能解決問題。

主席，我們年輕時所面對的，只是香港自身的發展和本地競爭，我們當時對工作和生活條件的要求也比較簡單，比較容易滿足。但時移勢易，今天青年人面對的，是全球化的大環境，是後物質主義社會帶來的挑戰。相比世界很多其他經濟體系，香港的確相當繁榮，但繁榮的另一面，便是產業單一化，青年人欠缺多元的出路，向上流動的可能，感覺上越來越少。青年人覺得發展空間狹窄，也不滿足於好像倒模般，沒有靈魂地追求一份社會認同的工作，他們希望選擇適合自己的職業，有實踐理想的空間。再者，香港作為一個國際化的城市，越來越多不同國籍、地區的人士選擇來香港工作。換言之，他們看到香港的前景，但今天青年人面對來自世界各地的競爭。問題是我們的教育和政策，有否協助下一代裝備好自己，做好面對激烈競爭，甚至是向外發展的準備？單一的經濟結構，有否為青年人提供充分的發揮空間，這才是我們的問題所在。

另一個問題是政府和很多父母有否替青年人做好他們的期望管理呢？成功靠“父幹”而不是靠苦幹，是近年青年人用來互相挖苦的一句話，大約的意思，是指青年人的成功，很多時要靠父蔭和母蔭，既可笑，又可悲。這一代青年人的成長背景普遍較為富足，小至起居飲食，大至升學就業，甚至是置業，都可能得到父母的打點，令部分青年人形成一種倚靠的心理，比較難面對挫折和挑戰。

主席，在立法會有關這項議題的辯論中，我曾經聽到有些同事發言時，很容易便把各項社會問題跟普選扯上關係。如何消滅地產霸權？靠普選；青年人要有前途，靠普選；而今次很多修正案的重點，也放在普選上，彷彿普選便是解決所有問題的唯一法門。但事實是，不少正在實行普選的民主國家，同樣面對青年人失業率高企、經濟發展停滯不前，以及青年人缺乏向上流動等問題，跟香港相當類似，反映普選並非萬能。當然，我不是要否定普選的價值，只是希望我們的同事不要將普選奉為解決所有社會問題的靈丹妙藥，挑動青年人埋怨，鼓吹對立，誘發青年人對社會不滿。

主席，社會要持續發展，必須要解決上述問題，在本地經濟產業結構方面，我們要把握仍然存在的優勢，積極尋找新定位。例如現今一代充滿創意，也較上一代熱衷於文化藝術，我看到很多年輕藝術家飽受租金高昂之苦，在十分艱難的環境下創作經營。政府當局除了在空間資源着手，例如發展西九文化區、啟德體育園區之外，更應該整合一套產業政策，重新思考一下文化、藝術以至體育產業的社會功能

和經濟角色，在人力資源和政策資源上作出適當的配合，推動香港的文化產業、藝術創作，以及體育產業的發展，增加香港的城市魅力，也把發展西九，以至啟德項目的公共開支，轉化成為一些社會資產，讓青年人有更多的發揮機會。

另一方面，政府應該善用空置的校舍和工廈，或是在賣地條款中作出一些規定，增加文化藝術，以至體育場地，開拓更多文化藝術產業，以至體育產業的空間，讓我們的青年人有更多出路。此外，我們更要做好青年人的期望管理，引導青年人有正面的思維方式，建立正確的價值觀，而不是坐困愁城。要讓青年人明白，在香港的競爭環境下，要努力才有機會出人頭地，更要引導青年人正面面對國家，擴闊視野，把握國家發展的機遇，提升裝備自己，增加向上流動的機會。

主席，由於這項議案的修正案重點放在普選上，我不認同沒有普選是青年人未能向上流動的主因，因此，我不能贊成這些修正案。

主席，我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

謝偉俊議員：主席，這兩天我有機會落區做活動，我的辦事處同事在召喚貨車時，我留意到他們不像以往一樣打電話叫甚麼記、甚麼記的貨車，而是用手提電話的App致電一間叫GoGoVan的公司，這公司由3位青年人合辦，由7月成立至今而已，據說非常方便。我希望現在不是為它賣廣告，不過，事實上亦很值得鼓勵。只要輸入你的地點和想前往的地方，便會馬上彈出一些信息，有司機致電告訴你哪裏有車，所有地圖齊全。

主席，類似這種青年人的做法，他們本身不是非富則貴的富二代或富三代，只不過是一些曾經在美國讀書，在當地半工讀的青年朋友，用他們的想像力。由於他們與一些司機溝通，發現職業司機在香港做生意有一定的困難，當中亦牽涉到一些可能中間被剝削的情況，思考一下便創造了這個App。

類似這些例子我想還有很多。回想我們年青時也是非常艱難的時代，談及半工讀，令我想起我以前讀書時也是上學3天，上班4晚，甚麼也做過了，如果把例子數說出來，我想大家都可能會感到驚訝，包括貨倉、工廠、侍應、廚房幫工、做pizza，甚至駕駛過的士，做過巴

士司機和售票員，這些全部都是我曾經做過的工作。當然，箇中滋味，現在回想過來好像頗為有趣，但當時的而且確是非常困難，做起來挺辛苦的工作。

主席，早兩天有報道指香港的青年人和學生似乎體質相比其他地方或城市的青年人儼弱。我恐怕香港青年人儼弱的地方不單是身體上儼弱，而是可能在鬥志和精神上也可能未有適當的栽培和鍛鍊。恐怕很多時候的說話不中聽，特別是最近似乎大家基於佔領運動的情況，很多成年人特別是政界中人不斷向青年人說好話、送高帽，讓他們感覺似乎全世界都是他們的，香港的將來是青年人的。當然，某程度上，這種說法不是錯的，不過，有時候我們明白到青年人需要鍛鍊、挫折和失敗，而不是不敢向他們說真話，又或在各方面也作出遷就，因為這樣做只會令青年人得不到應有的磨鍊。

主席，我曾經多次說過，其實每個世代的青年人或多或少有他們的機遇、困難和挑戰，這是古今中外都無法避免的事。有些時代可能沒有那麼幸運，遇到的天災人禍較多時便更悲慘。但是，總的來說，香港近代的青年人總不能與上一代，主席一代，主席的父母那一代比較，我們相對在比較和平的地方成長。雖然在策略和資源上，香港社會的教育機會不少，但是，社會沒有絕對，當然也有很多不公義的地方，我們以前工作一、兩年已經可以開始買樓，當然是比現在容易。可是，同樣道理，今時今日的社會多了最低限度兩個重大的機會，是我們那一代或主席一代未有機會接觸到的。

第一，當時的香港是深圳河以南的世界，絕對沒有深圳河以北、更大的世界和更大的人口，可以讓我們發揮真正的創意、能力和鬥志的戰場。另一個更厲害，沒有河為界，是全世界。因為互聯網的世界，你的競爭對手和市場便是全世界。好像這羣青年人創造的GoGoVan的App一樣，雖然它暫時限制於本港地區，但是，只要有他們那種創意和鬥志，以及多次失敗的經驗，很快可以看到香港會出現一些很優秀的青年企業家。

早前關於香港電視，有另一位香港熟悉的朋友，王維基先生也是一個很好的例子，他用鬥志和創意創出一番新天地。這是真的，每個環境和世代都有自己的方法找出新途徑，唯一的差別是我們究竟有沒有足夠的鬥志去做。當然，這亦涉及政府的資源，在政策上或多或少都需要配合。但正如我剛才所說，香港的現世代其實並不差，不過，我們可能在另一個方向上失了焦點，過於着重在文科和讀書上的進展，而缺乏香港以前或現時其他地方或國家也有較多機會。除了讀文

科的學習途徑外，很多更適合、重要的是工商或其他學徒的制度和途徑，這才是更多元化社會需要有的途徑。

恐怕政府這方面的思維需要再調整，在教育政策和資源運用上，不要單一地鼓勵青年人手軟腳軟地做一些可能大家認為是斯文舒服的工作，而是讓學生和青年人有較多無論在身體上、精神上或心智上鬥智鬥力的訓練，這樣香港才能真正給機會予青年人。否則，我們太多的呵護和遷就的說話，又或純粹只認為政治問題不獲解決便沒有鬥志和機會，我想這可能是錯誤的方法。

謝謝主席。

主席：所有在席議員已經發言。林健鋒議員，你現在可以就各項修正案發言。

林健鋒議員：主席，我提出“增加青年人向上流動的機會”的議案，真的是說了兩年，大家都非常關注，由2014年談到2015年。

主席，我提出原議案是希望大家就着目前社會出現的情況，從實際的情況出發，希望政府多關注青年人的訴求。我們亦希望為青年人提供不單是我們現有的經濟成果，以及一個穩定、和諧的社會環境，更應該從政策上提供切實可行的支援，讓他們有更多的機會，實現自我價值，為未來打好基礎。

但我亦一早預計了越簡單的措辭，越容易被他人掛“聖誕樹”，大家各取所需，加鹽加醋。

主席，青年人的訴求是多方面的。不能否認年輕人對政治上的訴求，亦對於未來發展有更多期望，但並非好像某些議員所指，青年人只單在政治上有訴求。

聽了很多位泛民議員的發言，我覺得他們真的很“吹”得，把自己置於道德高地，說青年人的怨氣、憤怒源自制度的不公平、不公義。李卓人議員更說青年人最盼望的是我們這些老一輩應該“借位”(讓位)，可能他被人這樣說了很多次，但我從來沒有聽過他們提出任何實質的意見，只是一直歸咎於制度，但是否改變了制度就能解決青年人的問題，甚至是社會上所有問題呢？

我們要正視青年人的問題，但我們更要正視香港是“一國兩制”框架下的香港，我們是中華人民共和國的一個行政區，這個政治現實是大家要認同的。李卓人議員叫別人“借位”（讓位），不知道他們有否考慮過自己也要讓出位置，由青年人來擔當呢？

主席，其實很多青年人都希望透過自身的努力和拼搏，在社會上闡出一番事業，造福香港社會。他們需要的是一羣有經驗的前輩從旁指導和協助，為他們提供經驗。他們需要的是一個穩定的社會環境，他們亦明白可以透過和平、理性的方法，向政府表達訴求，而不是盲目衝動，靠出來參與所謂抗爭，搗亂社會秩序便可以獲得成功。我相信大多數市民都會認同爭取民主、公義，並不代表可以任意妄為，而應該穩打穩扎，一步一步落實民主進程，才可以令社會平穩，政治進步，絕對不可以讓我們過去幾代人通過艱苦努力而建立起來的成果毀於一旦。

主席，就着黃碧雲議員、陳家洛議員、李卓人議員的修正案，我認為他們的修正案是偏頗和片面的，因此我會反對有關的修正案。

至於郭偉強議員的修正案，他的措辭中寫到政府房屋政策向商界大幅傾斜，導致樓價飆升，造成青年人處於就業和住屋兩難的局面，但其實，樓價上升有很多因素，而商界一直以來都提出，我們亦認為如果有足夠勞工，可以提高效率，亦有助樓價穩定，不致日日上升。此外，政府亦不應該直接影響私營房屋市場的售價，否則，就是插手自由市場的操作。因此，我們亦不贊成他的修正案。

主席，我謹此陳辭。

教育局局長：主席，我感謝林健鋒議員的議案、6位議員的修正案及其他議員的發言。其實大家也關心青年人的將來，希望他們都能夠發揮所長、改善生活、服務社會，有一個豐盛的人生。我們一定會仔細考慮各位的建議和意見，作為將來制訂教育政策的參考。

很多議員亦提到青年人的學業問題，要求改善教育，促進青年人向上流動。其實，為配合全球化及知識型經濟的發展，政府早在10多年前已着力推行新學制，透過寬廣而多元的課程，達到全人發展、終身學習。在新學制下，我們加入了“應用學習課程”及其他學習經歷活動，令學生早日得到與工作有關的學習機會。應用學習課程的內容是實用與理論並重，與寬廣的專業和職業領域相連，可讓學生掌握一些專業或行業領域的知識、實務工作情況和發展趨勢，同時亦認識到

現在在各種職業上的要求和相關的升學或就業出路，從中更了解自己的志向，預早計劃未來，拓闊自己的出路。

有議員建議增加高等教育的入學機會。事實上，香港的專上教育近年一直迅速發展。現時已有19所高等教育院校擁有本地學位頒授權，共開辦約300個學士學位課程。同時，本地專上院校提供約400個涵蓋不同學術及專業範疇的副學位課程，讓學生能發揮所長，同時緊貼香港發展的需要。

政府透過推動公帑資助與自資院校相輔相成的發展，為學生提供更多元的升學機會。大學教育資助委員會（“教資會”）資助第一年學士學位課程學額現已增加至每年15 000個，而全日制經本地評審自資學士學位課程學額則約有7 000個。在2013-2014學年，已超過38%的中六學生可入讀學士學位課程。此外，行政長官在去年施政報告提出從幾個方面增加資助學額，包括：

- (i) 逐步增加1 000名教資會資助的學士學位課程高年級收生學額，至每年5 000個；
- (ii) 推行暫時為期3年的“指定專業／界別課程資助計劃”，資助每屆最多1 000名學生修讀一些配合本港人力需求指定範疇的自資學士學位課程；
- (iii) 推出內地大學升學資助計劃，為透過免試收生計劃升學而有經濟需要的香港學生提供補助金，在實施3屆後檢討成效；及
- (iv) 設立“香港卓越獎學金計劃”，資助每屆最多100名傑出學生在境外升讀知名大學的學士或研究院課程，並在實施3屆後檢討成效。

除了學位或副學位課程外，學生亦可因應個人的志向和能力，修讀毅進文憑或職業教育課程。考生亦可選擇往內地或海外升學，以及修讀在香港開辦的超過1 000個非本地課程，或香港公開大學提供的遙距或混合學習課程。

有議員提到必須加強職業教育和生涯規劃，以免我們的青年人只是以入讀大學為唯一的目標，這一點我們非常贊同。職業教育能使教育與就業接軌，也為中學離校生及在職人士提供更多學習機會，為香港的發展培育人才。政府在去年施政報告中，提出職業訓練局（“職訓

局”)以先導形式推行職業教育和就業支援計劃，針對機電工程和零售等人力需求殷切的行業，結合有系統的學徒培訓及清晰的進階途徑，讓同學們“邊學邊做”；政府同時向職訓局提供約1,800萬元的經常撥款，為9 000名學生提供工作實習機會。在推廣職業教育方面，政府成立了職業教育專責小組，制訂推廣策略。政府同時向公營學校提供經常津貼，加強生涯規劃教育，亦擴充升學輔導小組，以及推動更多工商機構參與“商校合作計劃”，協助中學生做好生涯規劃，讓他們因應自己的專長、興趣及抱負，認清升學和就業的多元選擇。

政府在2008年推出資歷架構，鼓勵終身學習，並在去年7月推出“學分累積及轉移”的政策和原則。現時已有20個行業成立了行業培訓諮詢委員會，涵蓋本港52%的勞動人口。學員可以有系統地累積不同課程的學習及培訓學分，再把所累積的學分轉換成認可資歷，減少重複學習的機會，幫助他們在進修生涯上無縫接軌和拾級而上。我們亦已成立了10億元資歷架構基金，推動有關工作。

隨着經濟全球化，現時香港青年面對的競爭來自全球四方八面。政府已經不斷優化教育，為他們提供多元化的學習機會，開拓優質的學習機會及創造更多就業機會，讓青年按本身的興趣和發展需要作出選擇，發揮所長，把握來自香港以至境外的機會。香港青年更應放眼世界，積極參與內地及海外的實習，增加自身的地域流動性。過去數年，全日制公帑資助專上課程的學生也有參加實習工作，當中亦有參加境外實習，包括於國內或其他地區。我們亦正努力加強與東盟國家的聯繫，務求開拓更多發展機會。

主席，協助青年人向上流動，是我們每一個人的責任。當中，教育必然是一個重要的基本條件，可以提升青年人向上流動的能力，但我們也需要蓬勃的經濟發展，為我們的青年人提供更多向上流動的機會。現時社會上一些無謂的政治爭拗或抗爭行動，已經影響香港的經濟和民生。我們希望社會各界人士，包括各位議員，能夠實事求是，共同推動香港的發展和民生，加強投資者在香港投資的信心，令香港市民可安心工作和生活，讓香港經濟再次起飛，這樣才可以真正促進青年人向上流動。而青年人更應學懂珍惜每一個機會，不要因為一時衝動，做出影響前途而終身後悔的事，白白將自己向上流動的機會斷送。

主席，我謹此陳辭。

民政事務局局長：主席，這次跨年的議案辯論，再顯示社會各界對年輕一代的關心和重視。我很高興聽到不同議員就青年發展提出了許多寶貴意見，我想在此作數點回應：

(一) 多位議員也提及經濟發展問題，現屆政府非常重視經濟及產業的發展。只有持續的經濟增長，才能增加青年人的發展機會，政府以至社會整體亦可以有資源和能力推動扶助青年的各項政策措施。

現屆政府的產業政策方向，是維護香港的良好營商環境，透過擴大和深化支柱產業(包括貿易及物流業、旅遊業、金融業和工商業支援及專業服務)的優勢，以保持香港的競爭力；同時亦爭取發揮新優勢，支持新產業的發展，令經濟基礎更多元化和更扎實，滿足香港人創業、投資和經營的需要，讓青年人有更多的就業選擇，發揮所長。

行政長官主持的經濟發展委員會設立的各個工作小組，陸續就支援個別行業發展的政策和措施提出具體建議，供政府考慮及落實執行。例如，製造、高新科技及文化創意產業工作小組已提出多項具體建議，包括讓更多青年設計人才出外進行工作實習、進一步優化現行“創新及科技基金”、鼓勵企業聘用研發人才、加強培育計劃，以及加強對電影業後期製作的支援等。

林健鋒議員所說的成立青年創業基金等建議，以及多位議員從發展經濟角度提出的各項主張，政府會根據實際可行性，作具體和仔細的考慮。

鍾樹根議員建議政府加強與內地企業及政府機構合作，推出更多內地實習計劃，讓青年為將來就業和創業做好裝備。我贊同這個建議，民政事務局會為落實這項建議努力多創造條件。

(二) 關於邀請青年人加入政府的諮詢及法定組織，讓政府多吸納青年人的意見。我們設立青年事務委員會，理念便是凝聚社會各界的力量，協助特區政府制訂和推動青年發展政策及工作。青年事務委員會的成員來自不同界別，包括青年代表、社工、資深的青年團體負責人、學者、社區人士和商界等。委員當中有大約五成獲任命時年齡在35歲或以下。

其實，不只是青年事務委員會，我們同時亦積極鼓勵青年人參與各個政府諮詢及法定組織。我們會繼續加強向青年人推廣，鼓勵他們表達意見和支持這些諮詢及法定組織的活動。政府亦會確保諮詢及法定組織能取得所需的專業知識和意見，使各組織能有效運作，為市民服務。在用人唯才的原則下，若有青年人適合出任各個諮詢及法定機構的成員，政府一定樂意考慮。

林健鋒議員提到政府要關注青年人的訴求，加強與青年人溝通，這一點我非常認同。民政事務局一直與青年事務委員會緊密合作，不時邀請政府最高層的官員或重要諮詢委員會的主席出席青年交流會，與青年人進行直接的交流，並聆聽他們對政府政策的意見。青年事務委員會已舉辦多場青年交流會，邀請相關政策局的高層出席，與青年人就不同議題(包括人口政策、環保徵費和驗毒計劃等)進行直接交流。民政事務局與青年事務委員會每兩年舉辦一次青年高峰會，讓青年在最高層次上討論他們關注的社會議題，下一次的青年高峰會將於今年第一季度舉行。一羣青年領袖早前已受招募擔任青年大使，參與籌備高峰會議。

未來我們將會繼續加強政府與青年人之間的溝通。有多位議員均指出，政府官員應該多些落區，聆聽市民的意見，包括青年人的意見，加強溝通。我十分感謝這些忠告。

(三) 郭偉強議員的修正案有若干措辭和表述，我相信很難得到大多數議員的接受。他提到政府要解決青年人面對的住屋問題。政府已宣布長遠房屋策略，訂出未來10年(即2013-2014年度至2022-2023年度)的總房屋供應目標，當中公營房屋將佔六成。政府會繼續加強增加短、中和長期的土地供應，以協助滿足房屋土地需要；亦會繼續多管齊下，增加土地供應，包括善用已開發土地、積極開發新土地，以及調撥適合興建公營房屋的土地，務求達到新的建屋量目標。

民政事務局會繼續推動青年宿舍計劃。2014年施政報告中宣布的4個青年宿舍計劃進展良好，正按各個項目的進度展開各項程序，包括前期顧問研究、規劃、土地和撥款申請等。與此同時，最近社會上亦有善心人士表示願意捐出土地，支持此類計劃。我們會繼續按照青年宿舍計劃的政策

框架，與各個有興趣參與的非政府機構緊密接觸，以推出更多宿舍，令青年人可以用較便宜的租金為日後發展作儲備。

(四) 有數名議員提到青年人對民主發展的聲音，我再稍作回應。如期依法落實普選行政長官，讓500萬名合資格選民可以在2017年以“一人一票”普選下一任行政長官，是中央政府、特區政府和廣大香港市民的共同願望。特區政府今日發表了“行政長官普選辦法諮詢文件”，正式開展為期兩個月的行政長官普選辦法公眾諮詢。政務司司長剛才為此在這裏向大家發表了聲明。“2017，機不可失”，我希望社會各界把握機會，踴躍發表意見，在《基本法》和全國人大常委會在2014年8月31日通過的決定的框架下，以理性務實的態度，求同存異、凝聚共識，建立一套適合香港的普選制度，落實“一人一票”普選行政長官的目標。

(五) 葉建源議員提出的修正案，剛才我的同事已經回應。至於建議檢討政府人手的提議，其實，公務員事務局一直就聘用非公務員合約僱員的情況進行檢討。就職務涉及永久服務需求或較適宜由公務員執行的職務，部門會適時尋求以公務員職位取代。在各部門共同努力下，非公務員合約僱員的數目已由2006年的16 488名，減少至2014年年中的12 147名，減幅達26%。公務員事務局會繼續檢討有關情況，如有充分理據證明有運作需要，而又未能重新調配現有人手以執行有關工作，以及無法以外判等其他方式提供服務，當局會支持各部門以公務員職位取代非公務員合約僱員崗位。

主席，推動青年發展的工作任重道遠，有賴社會各界，包括政府、商界、非政府機構、社區團體、家庭、學校和社會人士等多方努力。政府會繼續透過不同渠道聆聽青年人的聲音，關注他們的訴求，做好青年發展的工作。

主席，我謹此陳辭，請各位議員否決黃碧雲議員、陳家洛議員和李卓人議員的修正案。

主席：我現在請郭偉強議員就議案動議修正案。

郭偉強議員：主席，我動議修正林健鋒議員的議案。

郭偉強議員動議的修正案如下：

“在“本會促請”之前加上“隨着本港產業結構越趨單一化，造成青年人工作選擇少及出路狹窄；以及房屋政策向商界大幅傾斜，導致樓價飆升，令青年人陷入就業和住屋兩難的局面，難以在社會階梯爭取向上流動；就此，”；在“訴求”之後加上“和需要”；及在“培訓和支援，”之後刪除“以”，並以“包括完善本港公營房屋政策，為青年人提供居住空間及置業階梯，並調整私營房屋市場的售價至合理及健康的水平，以免青年人為置業而需背負沉重的經濟壓力；此外，政府應推動產業多元化發展，創造更多適合青年人擔任的職位、訂定整全人力培訓政策、全面檢討《學徒制度條例》及各項青少年培訓計劃，以及制訂學術與職業技能培訓並重的雙軌學制，為青年人提供穩定而有前景的技術專才培育、發展和晉陞階梯，”代替。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：郭偉強議員就林健鋒議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

郭偉強議員起立要求記名表決。

主席：郭偉強議員要求記名表決。表決鐘會響5分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

馮檢基議員、李國麟議員、梁家騮議員、吳亮星議員、馬逢國議員、郭偉強議員、葉建源議員、潘兆平議員及鄧家彪議員贊成。

張宇人議員、易志明議員、莫乃光議員、梁繼昌議員、廖長江議員及鍾國斌議員反對。

何俊仁議員、涂謹申議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、李慧琼議員、林大輝議員、陳健波議員、張國柱議員、葉國謙議員、何俊賢議員、姚思榮議員、張華峰議員、盧偉國議員及謝偉銓議員棄權。

地方選區：

王國興議員、黃國健議員、陳偉業議員、黃毓民議員、范國威議員及麥美娟議員贊成。

田北俊議員反對。

陳鑑林議員、劉慧卿議員、譚耀宗議員、湯家驛議員、何秀蘭議員、陳克勤議員、梁家傑議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、陳恒鑽議員、陳家洛議員、梁志祥議員、郭家麒議員、張超雄議員、單仲偕議員、黃碧雲議員、葛珮帆議員、蔣麗芸議員及鍾樹根議員棄權。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有30人出席，9人贊成，6人反對，15人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有27人出席，6人贊成，1人反對，19人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

梁君彥議員：主席，我動議若稍後就“增加青年人向上流動的機會”所提出的議案或修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起1分鐘後進行。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：梁君彥議員動議的議案，予以通過。

主席：是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

我命令若稍後就“增加青年人向上流動的機會”所提出的議案或修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起1分鐘後進行。

主席：黃碧雲議員，請你動議你的修正案。

黃碧雲議員：主席，我動議修正林健鋒議員的議案，以回應雨傘運動青年人的訴求。

黃碧雲議員動議的修正案如下：

“在“本會”之前加上“鑑於政府長期忽略青年人的聲音和他們對民主和公義的追求，”；及在“促請政府”之後刪除“關注青年人的訴求”，並以“落實真普選，建立公平、公正、公開和真正向市民問責的政府以改善施政”代替。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：黃碧雲議員就林健鋒議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

葉國謙議員起立要求記名表決。

主席：葉國謙議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

何俊仁議員、涂謹申議員、馮檢基議員、李國麟議員、梁家騮議員、張國柱議員、莫乃光議員、梁繼昌議員及葉建源議員贊成。

張宇人議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、李慧琼議員、陳健波議員、葉國謙議員、吳亮星議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、郭偉強議員、張華峰議員、廖長江議員、潘兆平議員、鄧家彪議員、盧偉國議員、鍾國斌議員及謝偉銓議員反對。

林大輝議員及馬逢國議員棄權。

地方選區：

李卓人議員、劉慧卿議員、何秀蘭議員、梁家傑議員、陳偉業議員、黃毓民議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員、陳志全議員、陳家洛議員、郭家麒議員、張超雄議員、單仲偕議員及黃碧雲議員贊成。

陳鑑林議員、譚耀宗議員、王國興議員、陳克勤議員、梁美芬議員、黃國健議員、田北俊議員、陳恒鑽議員、梁志祥議員、麥美娟議員、葛珮帆議員、蔣麗芸議員及鍾樹根議員反對。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有30人出席，9人贊成，19人反對，2人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有29人出席，15人贊成，13人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

主席：陳家洛議員，你可以動議你的修正案。

陳家洛議員：主席，我動議修正林健鋒議員的議案，並要求記名表決。

陳家洛議員動議的修正案如下：

“在“本會”之前加上“香港政治制度向既得利益者傾斜，貧富懸殊嚴重，官商勾結、利益輸送的現象屢見不鮮，窒礙青年人向上流動；雖然《基本法》保障香港實行‘一國兩制’，但近年‘兩制’被‘一國’不斷挑戰，三權分立面臨‘三權合作論’衝擊，導致香港的核心價值被‘內地化’蠶食，加上全國人民代表大會常務委員會2014年8月31日的決定徹底拒絕了香港人對真普選的要求，青年人此際有感不公義的政制成為社會改革及讓他們向上流動的最大障礙，遂呼籲‘自己香港自己救’，以公民抗命方式推動社會改革，導致雨傘運動爆發；就此，”；在“促請政府”之後刪除“關注青年人的訴求，制訂可行的政策和措施，並加強相關的培訓和支援，以增加青年人”，並以“肯定青年人‘追求公義，還政於民’的強烈訴求，並實行普及而平等的行政長官選舉及立法會選舉，落實公民提名，廢除功能界別，讓青年人在公平、公義、開放的環境中能發揮所長，增加”代替；及在緊接句號之前加上“，從而實踐個人及社會抱負”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳家洛議員就林健鋒議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。

主席：陳家洛議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

主席：現在開始表決。

(有議員在席上高聲說話)

主席：請議員保持肅靜。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

何俊仁議員、涂謹申議員、馮檢基議員、李國麟議員、張國柱議員、莫乃光議員、梁繼昌議員及葉建源議員贊成。

張宇人議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、李慧琼議員、林大輝議員、陳健波議員、葉國謙議員、吳亮星議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、郭偉強議員、張華峰議員、廖長江議員、潘兆平議員、鄧家彪議員、盧偉國議員、鍾國斌議員及謝偉銓議員反對。

梁家騮議員棄權。

地方選區：

李卓人議員、劉慧卿議員、何秀蘭議員、梁家傑議員、陳偉業議員、黃毓民議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員、陳志全議員、陳家洛議員、郭家麒議員、張超雄議員、單仲偕議員及黃碧雲議員贊成。

陳鑑林議員、譚耀宗議員、王國興議員、陳克勤議員、梁美芬議員、黃國健議員、田北俊議員、陳恒鑛議員、梁志祥議員、麥美娟議員、葛珮帆議員、蔣麗芸議員及鍾樹根議員反對。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有30人出席，8人贊成，21人反對，1人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有29人出席，15人贊成，13人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

主席：葉建源議員，你可以動議你的修正案。

葉建源議員：主席，我動議修正林健鋒議員的議案。

葉建源議員動議的修正案如下：

“在“本會”之前加上“鑑於近年社會有強烈聲音指出，青年人難以向上流動，”；及在緊接句號之前加上“；在教育及就業方面，具體建議如下：(一) 增加高等教育的入學機會，並加強監管自資專上院校課程的質素和認受性；(二) 減輕學生畢業後的經濟負擔，不致令他們在畢業後負債累累；(三) 加強職業教育，在高中課程增加職能訓練的元素，或發展職業高中，讓學生有更多元及可銜接的職業導向課程；(四) 檢討常額教師編制，改善班師比例，以增加年青教師入職機會，避免教育斷層，並確保合約教師和教學助理獲得合理待遇；及(五) 各政府部門重新檢討人手需要，以確保符合出任長期需要職位的非公務員合約僱員得以轉為公務員受聘”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：葉建源議員就林健鋒議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

葉國謙議員起立要求記名表決。

主席：葉國謙議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

何俊仁議員、涂謹申議員、馮檢基議員、李國麟議員、林大輝議員、梁家騮議員、張國柱議員、莫乃光議員、梁繼昌議員、葉建源議員、廖長江議員及潘兆平議員贊成。

吳亮星議員及張華峰議員反對。

張宇人議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、李慧琼議員、陳健波議員、葉國謙議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、郭偉強議員、鄧家彪議員、盧偉國議員、鍾國斌議員及謝偉銓議員棄權。

地方選區：

李卓人議員、劉慧卿議員、何秀蘭議員、梁家傑議員、陳偉業議員、黃毓民議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員、陳志全議員、陳家洛議員、郭家麒議員、張超雄議員、單仲偕議員及黃碧雲議員贊成。

鍾樹根議員反對。

陳鑑林議員、譚耀宗議員、王國興議員、陳克勤議員、梁美芬議員、黃國健議員、田北俊議員、陳恒鑽議員、梁志祥議員、麥美娟議員、葛珮帆議員及蔣麗芸議員棄權。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有30人出席，12人贊成，2人反對，16人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有29人出席，15人贊成，1人反對，12人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

主席：李卓人議員，你可以動議你的修正案。

李卓人議員：主席，我動議修正林健鋒議員的議案，並要求記名表決。

李卓人議員動議的修正案如下：

“在“本會”之前加上“香港青年人積極參與近期的雨傘運動，他們在運動中展示出對香港的承擔和對理想的堅持，不但感動不少香港市民，亦獲國際輿論稱許；就此，”；在“促請政府”之後刪除“關注”，並以“切實回應”代替；在“訴求，”之後刪除“制訂可行的政策和措施，並加強相關的培訓和支援，以”，並以“盡快落實真普選、致力維護社會公義、積極推動永續發展，並”代替；在“增加青年人”之後加上“和社會各階層”；及在緊接句號之前加上“，令所有港人都可以在自由和平等的環境下達致自我實現”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：李卓人議員就林健鋒議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。

主席：李卓人議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

何俊仁議員、涂謹申議員、馮檢基議員、李國麟議員、梁家騮議員、張國柱議員、莫乃光議員、梁繼昌議員及葉建源議員贊成。

張宇人議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、李慧琼議員、林大輝議員、陳健波議員、葉國謙議員、吳亮星議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、郭偉強議員、張華峰議員、廖長江議員、鄧家彪議員、盧偉國議員、鍾國斌議員及謝偉銓議員反對。

潘兆平議員棄權。

地方選區：

李卓人議員、劉慧卿議員、何秀蘭議員、梁家傑議員、陳偉業議員、黃毓民議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員、陳志全議員、陳家洛議員、郭家麒議員、張超雄議員、單仲偕議員及黃碧雲議員贊成。

陳鑑林議員、譚耀宗議員、陳克勤議員、梁美芬議員、黃國健議員、田北俊議員、陳恒镔議員、梁志祥議員、麥美娟議員、葛珮帆議員、蔣麗芸議員及鍾樹根議員反對。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有30人出席，9人贊成，20人反對，1人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有28人出席，15人贊成，12人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

主席：議員已獲通知，田北辰議員已撤回他的修正案。由於林健鋒議員已用盡了他的發言時間，我不會請他發言答辯。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：林健鋒議員動議的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

陳家洛議員起立要求記名表決。

主席：陳家洛議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

(有議員在席上高聲說話)

主席：請議員保持肅靜。

功能團體：

張宇人議員、馮檢基議員、李國麟議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、李慧琼議員、林大輝議員、陳健波議員、梁家駒議員、葉國謙議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、

莫乃光議員、梁繼昌議員、郭偉強議員、張華峰議員、葉建源議員、廖長江議員、潘兆平議員、鄧家彪議員、盧偉國議員、鍾國斌議員及謝偉銓議員贊成。

何俊仁議員、涂謹申議員及張國柱議員棄權。

地方選區：

陳鑑林議員、譚耀宗議員、王國興議員、陳克勤議員、梁美芬議員、黃國健議員、黃毓民議員、田北俊議員、陳恒镔議員、梁志祥議員、麥美娟議員、葛珮帆議員、蔣麗芸議員及鍾樹根議員贊成。

陳偉業議員及陳志全議員反對。

李卓人議員、劉慧卿議員、何秀蘭議員、梁家傑議員、毛孟靜議員、胡志偉議員、范國威議員、陳家洛議員、郭家麒議員、張超雄議員、單仲偕議員及黃碧雲議員棄權。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有29人出席，26人贊成，3人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有29人出席，14人贊成，2人反對，12人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布議案被否決。

主席：第二項無立法效力的議案辯論。“盡快展開第四次整體運輸研究”的議案辯論。

有意就議案辯論發言的議員請按下“要求發言”按鈕。

我現在請易志明議員發言及動議議案。

盡快展開第四次整體運輸研究

易志明議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

多年來，香港的工商經濟得以繁榮發展，有賴政府多年來建立一套完善的交通運輸系統，令我們擁有發達及具效率的對外、對內交通運輸服務及網絡，促進人流及貨流。但是，社會不斷變遷，為配合社會的經濟發展和市民對交通運輸服務的需求，政府有責任就運輸策略定期調整，令策略與時並進。

自1976年的第一次整體運輸研究後，政府大約每10年便會進行一次整體運輸研究，並在1989年及1998年分別進行了第二次及第三次整體運輸研究，3次的研究均為香港的交通運輸設定發展方向。根據時間的推算，第四次整體運輸研究本應在數年前開始，但政府卻遲遲沒有展開。因此，我提出今天的議案，希望促請政府能盡快展開新一輪的整體運輸研究。

雖然，運輸署曾於2005年展開第三次整體運輸研究模型的升級研究，但其規劃年期只是截至2016年，而所用的模型畢竟是10多年前設計及建立，綱領是否仍能配合日後社會的實際轉變，確實值得商榷。事實上，在第三次整體運輸研究提出的5項政策建議中，除了“以鐵路為客運系統骨幹”這項工作較為顯著外，其他項目均着力不足，例如融合運輸與城市規劃、完善公共交通服務和設施、廣泛運用新科技來管理交通，以及推動環保的運輸措施。

自進行第三次整體運輸研究後，至今已16年。在此期間，無論在人口、經濟發展及運輸格局方面，也出現了顯著改變。雖然1998年至今的總人口升幅不足6%，由680萬人增加到現時約720萬人，但自2003年內地落實港澳自由行後，訪港旅客以倍數增加，旅客人次由1 000多萬增加至今天5 000多萬人次。

至於經濟發展方面，單看我所屬的航運物流業，自1998年香港國際機場啟用後，空運服務與日俱增，航空服務由16萬班次增加至現時37萬班次；乘客量由2 720萬人次增加至5 990萬人次；貨運量則由163萬噸增加至412萬噸；貨櫃碼頭處理的貨櫃吞吐量，亦已由當時的950萬標準貨櫃，增加至現時1 700萬標準貨櫃。可見，在過去16年，香港積極鞏固作為區內的航運物流中心的地位，令人流及貨流不斷增加，自然亦增加對內運輸的需求。

但是，反觀交通運輸服務，甚至運輸基礎設施，卻未能配合社會及市民的需要。在16年前進行第三次整體運輸研究時，當時的道路總長1 865公里，而領有牌照的車輛約有50萬部，即平均每公里道路約有268部車輛行駛。在2013年，香港道路只增加了一成多，全長2 093公里，但領有牌照的車輛卻增加了三成多，有68萬部，即平均每公里道路約有320部車輛行駛，密度增加了19.4%。根據交通諮詢委員會上月公布的《香港道路交通擠塞研究報告》，市區的平均行車速度由2003年的每小時25.6公里，減慢至現時每小時22.7公里，減幅約為11%。車輛數目的快速增長，除了加重道路的負荷及加劇擠塞的情況外，還令一些交通運輸基建供不應求，如泊車設施。很多商用車輛(如重型貨櫃車或掛接車輛)甚至旅遊巴及學童保姆車的車主，均向我表示泊位難求。因此，倘若政府不能限制車輛數目的增長，便應研究增建道路網絡的可行性，以紓緩道路的擠塞，並增加交通運輸基建，以配合車輛增加的需求。

此外，政府的政策亦令公共交通運輸格局有所改變。以鐵路作為運輸的骨幹，令更多市民改為乘搭鐵路。再加上政府於2013年推出“長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃”，讓72萬名長者及合資格殘疾人士可享2元的交通優惠。但是，該計劃現時只限於鐵路、專營巴士及渡輪。因此，也令以往乘坐小巴的長者改乘地鐵或專營巴士。這一切均改變了市民對交通運輸服務的選擇。

運輸及房屋局局長在2012年11月21日回覆我的書面質詢時表示，完成《鐵路發展策略2000》的檢討及修訂研究後，便會考慮展開第四次整體運輸研究。然而，他其後卻改口風，只表示會檢討公共交通策略。對於香港這個地少人多的城市，以高載客量的鐵路作為主要運輸系統，是無可厚非的。因此，近日政府公布的《鐵路發展策略2014》提出了7項鐵路項目，社會上並沒有太大爭議。預計這些項目落成後，鐵路的市場佔有率將增加至五成，鐵路網絡將覆蓋七成以上的人口。但是，在發展鐵路作為主要的運輸骨幹之餘，亦應顧及其他公共交通工具的發展。

過去數年，多條鐵路延線相繼落成，地鐵在公共交通工具市場的佔有率不斷增加，令專營巴士、小巴及的士等公共交通工具的營運空間不斷萎縮。自西港島線在上月28日通車後，小巴乘客數目銳減，業界叫苦連天。營辦商面對嚴重虧損，加價壓力不斷增加，新一年將有近20條專線小巴線加價，還有100多條線有待運輸署審批。因此，我支持當局展開《公共交通策略研究》，並為各公共交通工具訂下更清晰的角色。但是，單就公共交通工具角色作檢討，未必能改善公共交通

通服務的營運困難。例如，就的士而言，即使檢討的士服務的供求，或推出新的士服務種類，但其他因素(如車輛數目的增加及路面的擠塞情況)也會影響的士司機的收入。因此，政府應該透過全面檢視現時的整體運輸情況，從多方面着手改善公共交通服務的營運，促使他們能夠持續發展。

即使政府期間進行了交通習慣調查和貨車行程特性調查，但這些“斬件式”的調查，只能用作輔助及支援數據。對制訂未來整體運輸的願景及發展策略而言，還是欠缺全面性及完整性。無可否認，與世界上很多城市相比，香港的運輸交通確實是有過之而無不及。但是，社會發展迅速，經濟活動帶來的運輸需求不斷增加。今天的交通運輸服務在質和量方面，確實有所倒退：道路擁塞、車程及候車時間增加、地鐵車廂擠迫、不斷增加的交通費、商業車輛(特別是大型車輛)的停泊位不足，以及其他問題(如減少路邊空氣污染及可持續發展的運輸模式等)。這些也是互相牽連的問題，理應作一籃子的整體研究及布局。

事實上，未來港珠澳大橋、高鐵及機場第三條跑道的落成，將為對內交通運輸服務的需求帶來新挑戰。例如，當日後機場第三條跑道、機場北商業區，甚至小蠔灣的物流園等相繼落成後，現時唯一通往機場的北大嶼山快速公路是否有足夠承受力，亦成疑問。因此，我們亦有需要檢討道路建設能否配合未來的發展。為回應人口增長和市民對住屋的需求，政府正積極研究開發新發展區，包括元朗洪水橋、新界東北古洞、坪輦、打鼓嶺、北大嶼山東涌擴展計劃及落馬洲等。雖然政府已因應新市鎮的發展而擴展鐵路網絡，但是，單一條鐵路不能滿足市民對交通運輸的服務需求。事實上，如過分依賴鐵路，一旦港鐵未能如期完成工程或出現事故，而屆時缺乏其他公共交通工具的輔助，或道路網路未能適時伸延，令其不勝負荷，新發展區便會成為“孤島”，影響市民上班、上學及經濟和社交活動。因此，政府有需要根據隨後10年的發展，進一步強化現時的運輸系統及道路網絡。

就交通運輸的政策而言，環境因素已成為其中不能缺少的一環。在第三次整體運輸研究中，亦有提及減少車輛排放廢氣的措施，包括已落實的士和小巴轉用石油氣、淘汰老舊柴油商業車輛，以及設立行人專用區。但在鼓勵使用環保車輛方面，特別是零排放的電動車輛，確實略嫌力度不足。即使近年的士業界主動推行試用電動的士，但卻因充電設施不足，而未能普及。因此，我希望政府在第四次整體運輸研究中，能就鼓勵使用環保車輛及加強有關基礎設施訂定目標和如何

落實的方案。與此同時，亦應就如何加強推動環保運輸方面着墨，包括擴展及優化行人接駁系統，以及推廣單車作為環保交通工具的策略。

香港作為國際運輸樞紐，但在運用智能交通運輸系統方面，仍然落後於人。雖然運輸署已因應手機的普及，開發“香港乘車易”及“香港行車易”兩個手機應用程式，提供一站式的點到點乘車路線查詢服務，以及點到點的駕駛路線查詢服務。但是，其他智能交通運輸系統，例如在巴士站為乘客提供有關巴士到站情況的實時資訊，甚至如何透過智能交通運輸系統收集和發放實時交通資訊予駕駛者或市民等，均有待進一步發展。

最後，我想強調，政府在進行第四次整體運輸研究時，着眼點應放眼至內地(特別是鄰近珠三角)的發展。過去10年，香港與內地的跨境活動越趨頻繁，人流數目已由1億多萬人次倍增至2億；跨境車流亦由每天的35 000架次增加近兩成至42 000架次。隨着內地的經濟持續發展，深圳的本地生產總值預計在2015年超越香港。此外，珠海橫琴和中山南山等地正全速發展。當2016年的港珠澳大橋落成後，珠江三角洲地區與香港的交通運輸體系將更趨完善，亦將進一步深化香港與珠三角的經貿關係及合作，跨境人流及物流必定更趨頻繁，跨境及本港的交通運輸需求將與日俱增。政府實在有必要作好規劃，以應付未來交通運輸需求的急促增長。

主席，一個完善的交通運輸政策有助促進城市的發展。因此，政府應盡快進行第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體運輸政策及情況，為香港未來的交通運輸發展制訂清晰和具前瞻性的藍圖，藉以進一步完善整個運輸系統，推動香港發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務。

主席，我謹此陳辭。

易志明議員動議的議案如下：

“政府進行的第三次整體運輸研究距今已超過16年，在此期間，社會經濟的迅速發展、香港人口及訪港旅客的不斷增加、新市鎮的發展及擴張，以及越趨頻繁的跨境活動等，均令市民對交通運輸服務的需求有所改變並不斷增加，但在以鐵路為客運系統骨幹的大前提下，其他公共交通服務卻被指倒退及被邊緣化，使其不單出現供求失衡，更引致加價壓力，令市民的交通

支出不斷增加；政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展(例如泊車設施)亦未能配合車輛數目的大幅增長；至於推動環保運輸政策(包括行人接駁系統及單車使用政策等)及智能交通運輸系統的工作，則進度緩慢；就此，本會促請政府盡快展開第四次整體運輸研究，全面檢討現時整體交通運輸政策及情況，除制訂措施讓各種公共交通工具在鐵路不斷擴展下得以持續健康地發展外，還需因應未來城市規劃、產業發展及土地用途等，制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，藉以不斷完善整個運輸系統，推動香港的經濟發展，以及為市民提供更完善兼具效率的交通運輸服務。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：易志明議員動議的議案，予以通過。

有7位議員要就這項議案動議修正案。本會現在就議案及7項修正案進行合併辯論。

我會依次請要動議修正案的鄧家彪議員、郭家麒議員、謝偉銓議員、盧偉國議員、胡志偉議員、陳鑑林議員及范國威議員發言；但他們在現階段不可動議修正案。

鄧家彪議員：主席，對於易志明議員在今年1月提出這項議案，我們認為是十分適合的，因為交通諮詢委員會(“交諮詢會”)於12月31日，即2014年的最後一天提出了一項非常有分量的研究，是關於香港道路擠塞的問題。關於道路擠塞的問題，不論從市民的自身感受，還是從一些專營巴士公司提供的數據，例如九巴告訴大家過去5年的總行車時間增加了近兩成，我很希望運輸署和運輸及房屋局能正視交諮詢會現時提出的這份如此有分量的報告，更重要的是他們能回應易志明議員及包括我在內的其他議員所提出，要展開第四次整體運輸研究的意見。

在第四次整體運輸研究中，我認為要顧及數方面的大背景。第一，相信大家很快便留意到政府將於2016年收回東隧，究竟東隧到了2016年9月1日將如何定價？這定價與三隧分流有直接關係，這已屬整體交通布局的問題。第二是柴油車政策，環境局今天公布了數字，由去年3月1日推出淘汰柴油車的計劃至11月期間的9個月，已有2萬輛商

業柴油車消失了，這亦影響了路面的情況。第三，隨着數條鐵路通車，究竟香港市民乘車的習慣為何？所以，這項議案最重要的地方，在於就整體運輸研究進行必要的討論。

剛才易議員說了很多過去10多年間出現的分別。我這次提出的修正案跟易議員的議案之間的少許不同之處，或是我最關注的地方，便是從事相關行業的人飯碗中的那口飯究竟是越來越多，還是越來越少。當然，過去在公會，尤其是汽車交通運輸業總工會內，的士、小巴以至貨車的從業員都曾叫苦連天，無論經濟好與壞，他們一樣很難熬。

我要特別強調的第二個不同之處，便是橋隧的收費政策，包括我剛才發言時提及的東隧問題，以至我十分關注青嶼幹線收費高昂的原因，以及未來屯門至赤鱲角的連接路是否要收費。如果說所有橋隧都要收回成本，為何昂船洲大橋和汀九橋卻不用收費？中環灣仔繞道又會否需要收費呢？其實當局回答不了這些問題，所以便需要進行研究。

第三個不同之處，是關乎易議員剛才提到現時的交通運輸基礎設施發展未能配合車輛數目的大幅增長，我認為這並非配合與否的問題，而是它本身就是一個問題，即車輛數目太多了。很多朋友知道我擔任了交通事務委員會的副主席後，便紛紛向我表示：“鄧家彪，處理一下彌敦道的問題吧，滿街都是巴士，是不是巴士越來越多呢？”透過這問題，我檢視了一些數字。以九巴為例，他們在2001年共有4 371輛巴士，那麼巴士數量是否增加了？2014年10月的數字卻為3 840輛，即少了500多輛巴士，但為何路面好像有這麼多巴士？當然，交諮詢會的報告為我們揭露出元兇，那便是私家車增長過快、過多，而這正是第四次整體運輸研究所需要處理的問題。

當局曾表示要推動環保運輸，結果就推出甚麼環保車免稅政策，結果導致私家車數量在短短10年間不成比例、不合理地增加了四成。然而，真正做到零排放的私家車又有多少呢？根據運輸署的數字，截至2014年10月，只有780輛私家車為零排放的電動車，與現時48萬輛私家車相比，簡直是九牛一毛。因此，我認為這本身就是需要檢討、有所失敗的地方。

當然，可能有本會的同事或社會持份者會關注是否需要限制私家車的數量，或是如何限制，這本身便是個很大的利益問題。但是，我

在交諮詢會的報告中看到一項訪問了近9 000人的調查，當中有94%的一般市民和92%的駕駛者認為應給予專營巴士優先道路使用權。所以，我認為未來在處理香港道路交通擠塞的問題時，大家也要想方設法限制私家車數量的增長。第二點，我認為共識也是非常大的，便是真正地讓專營巴士享有優先道路使用權，這樣便不會使港鐵獨大，令巴士、小巴以至的士出現萎縮。這些行業一旦萎縮，從業員的飯碗自然也不保。

舉例而言，在1998年進行第三次整體運輸研究時，當時的紅色小巴有2 123輛，到2013年則只剩下1 240輛，10多年間減少了近1 000輛。紅色小巴與的士一樣，司機都屬自僱人士，其實是存在風險的，如果賺不了錢，甚至無法糊口，他們便不會加入行業。所以，從紅色小巴數量大跌便可看出，運輸業或是以個體戶形式從事運輸，根本是毫無吸引力，甚至這碗飯的分量是越來越小了。所以，政府要開始思考有關問題，包括剛才易志明議員所說，西港島線通車無疑贏得了全社會的掌聲，但那些一直服務西區居民多年的紅色小巴司機該何去何從？他們該如何維持生計？政府要怎樣幫助他們渡過難關？

另一方面，以的士為例，很有趣，雖然的士數量在10多年來一直維持在18 000輛左右，但1998年的每天載客量為130萬人次，到了2013年則只得100萬人次，跌幅達23%。所以，從這些數字，我們不難看出原來整個餅變小了。雖然剛才有指遊客好像多了，經濟也復蘇了，餅卻是變小了。所以，的士司機正面對收入減少，但開支增加的情況，後者的主要成因包括燃料費和車租，正如從報章報道得知，一些商會又表示將會加租了。

因此，我們很希望特區政府看看能如何保住這些職業司機的生計。若他們生計不保，職業司機人數便會減少，服務繼而會減少。如何維持香港既多元化，又相對廉宜的交通系統，是要政府想辦法的，這包括政府曾承諾考慮的士業界很希望設立的燃氣附加費。雖然近期油價大跌，但仍希望能藉着這項訴求，從另一方面保障司機無須承受油價氣價突然暴升而對生計造成的影響。政府曾承諾會在2014年11月作出結論，現在已過了兩個月，希望政府能交代一下。

至於橋隧問題，正如剛才所說，東隧很快便收歸政府所有，BOT模式至2016年8月便告屆滿。政府是否打算在2016年8月才交代未來路向？可否早點聽取我們的意見，早點進行諮詢？因為大家都很關注東隧和西隧收費越來越高的問題，更關注紅隧的擠塞問題，這要怎麼辦？究竟有否打算過在收回東隧後再做些甚麼？正如我剛才所說，現

時的橋隧收費政策並沒有統一標準。我作為東涌區議員再次呼籲特區政府，要發展大嶼山，就不要無緣無故地設立兩條高收費橋隧來窒息大嶼山的民生和經濟發展，否則屆時便只會空有規劃而不見成效。

因此，這些都是補充剛才易議員提出關於整體運輸研究的要點。但是，我認為最重要的是以人為本，除了方便市民選擇交通工具外，亦要令有關交通工具養活到當中的從業員。我謹此陳辭，多謝主席。

郭家麒議員：我很感謝易志明議員提出這項議案。第三次整體運輸研究在1999年發表，距今已經16年。特區政府上一份關於整體運輸研究的文件，是1990年題為“邁向二十一世紀”的運輸政策白皮書。該份文件是根據80年代末期第二次整體運輸研究的建議寫成，前後20多年，政府進行過兩次整體運輸研究。但是，這10多年間，香港運輸的變化很大，政府築橋起路，建鐵路，以16年前的標準來看，這個改變是否令香港現在面對嚴重交通問題的主因呢？

在16年前決定的很多研究建議，今天回顧，竟然有大部分落空。所以，我在修正案中要求檢討第三次整體運輸研究的成效，亦希望用這項檢討作為基礎來做第四次研究。否則，做第四、第五或第六次研究，都是徒然。

詳細的建議，大家可以在運輸署的網頁看到。但是，有數項政策政府應該一早做，但16年來，差不多交白卷。第一，就是協調和加強公共交通服務，或者套用政府的說法，就是建立一個高質素的公共交通交匯處網絡。這項工作政府做了多少呢？以現在政府經常說的屯門公路為例子，屯門居民今天仍然要忍受天天塞車，道路建好後拆，拆後又改，改完又再改，10多年後，情況越來越差。整條屯門公路那麼長，只有一個巴士轉乘站，但提供的轉乘折扣優惠並不吸引到很多居民使用。

第二，在上一次的整體研究裏面提過，提供泊車轉乘和下車轉乘措施。但是，這些泊車設施，基本上跟不上私家車的增長速度。2004年，香港有38萬輛私家車，今年已經上升到51萬輛。政府沒有用任何方法減少私家車數目，我們要建多少個停車場才足夠呢？反過來，政府亦有一些倒行逆施的政策。舉一個例子，在一些極之需要停車場的地區，例如尖沙咀，最近由於政府要改建中間道停車場，數年內該區將會嚴重缺乏停車場。

第三，對種種具成本效益的智能交通運輸系統作一個可行性研究，政府有沒有做過呢？要是有做過，做了甚麼呢？

第四，就是所謂規劃人行設施。十多年 —— 16年，我們多了多少個行人專用區呢？有多少條自動行人道呢？政府建了部分行人天橋系統。但是，很多都是一拖再拖，荃灣就是一個好例子。荃灣的行人天橋系統是經過多番折騰後才開放。但是，到了今天行人最密集的地方，例如元朗大馬路，仍然看到大部分行人要被迫走到行人路之外，甚至要在很多車輛旁邊行走，情況有沒有改善呢？至於我們經常說，政府曾經提出，而市民也贊成的旺角行人專區，由於政府一些政策改變而取消了，這正正是本末倒置的其中一個例子。

政府在16年前說過，在適當和可能的情況下，在新市鎮和郊區做一些規劃和提供一些新單車徑。世界上很多城市都鼓勵以單車代步。我們鄰近的台北的youbike系統就是一個很好的例子。由2012年8月至今，該系統有5 000台車。由於首30分鐘免費，所以，截至去年6月，該系統有2 800萬人次使用，平均每一台車使用10至12次，比巴黎的5至7次為高。香港市民如果用同一個標準的話，便會大失所望，就連政府說所謂有單車徑的天水圍、屯門、將軍澳和東涌等地區，單車徑都是一段一段，斷截禾蟲般，踏不到100米便要下車推車，路面凹凸不平多陷阱，而且這些地點基本上沒有任何位置供停泊單車之用，又沒有足夠的保安措施。最終無法令市民使用一些環保的交通工具，特別是單車是減低污染的一個重要工具，政府這種做法令很多市民失望。

第二方面，優先發展鐵路運輸，後遺症就是今天香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)獨大。我在修正案中提出，要檢討優先發展鐵路運輸系統的政策。兩鐵合併後，港鐵公司已經不受任何競爭，慢慢成為一隻怪獸，不斷擴充，建新線。最令我們討厭和覺得離譜的就是，它化身成為地產商，蓋房子、建豪宅，年年賺大錢。但是，政府仍然容許它利用這個所謂可加可減機制，在賺取超過100多億元、利潤年年創新的情況下，仍然加價。兩鐵在2007年合併，但2010年後，年年加價。

港鐵公司在過去10年，乘客量由229萬人次上升至439萬人次，同期的巴士乘客量由408萬人次下跌至390萬人次。大家驟耳聽來以為很不錯，但是，不要忘記，港鐵公司在這10多年間，動用了數以億元計

的公帑，拿市民辛苦賺來的錢來建新線，才有這個升幅，其實是用我們的錢敲詐我們。再建新線的經濟效益是否這麼高呢？我們心中有數。

馬鞍山線在2004年年底通車，迪士尼線在2005年通車，2009年東西鐵路接駁，這些都是超過100多億元的工程。政府現在再提出興建7條新鐵路，總共會花超過1,100億元。大家不要忘記，1,100億元是一個低估的數字，看政府不斷在立法會申請追加的撥款數字，有關的工程包括超支極之嚴重的沙中線、高鐵等，大家便會明白1,100億元絕對沒有辦法興建7條鐵路。

上一份報告亦提到，要發展一個以鐵路為主體的未來客運系統，而發展鐵路應該配合土地用途。但是，我們看到的土地用途，只管傾向發展豪宅。天榮路就是一個很好的例子，天榮路站上蓋物業項目兩次流標。但是，政府仍然縱容港鐵公司，沒有利用這幅應該還給市民的土地發展公共房屋，特別是居屋。

大家都知道，最近有超過19萬名市民索取居屋申請表，估計超額認購的情況會是歷史新高。但是，政府沒有盡它應盡的責任監督港鐵公司。過分依賴鐵路，亦令市民相當擔憂。大家看到近年港鐵無緣無故發生的事故導致列車服務暫停，嚴重的可能暫停數小時。在剛過去的12月17日，將軍澳線服務暫停了5個小時，43萬名居民受苦。西港島線通車，表面上，很多居民得到好處，但首當其衝的小巴，生意便大跌九成。小巴業沒有政府任何支援，造成的後果就是這樣。

偏遠地區的交通費亦為所有市民詬病，舉例說，在天水圍乘港鐵到中環單程車費要25.4元，由東涌到中環單程車費要21元。主席，交通是一個相當複雜的民生議題，它跟社會的經濟發展、民生和很多其他社會政策節節相連。但是，政府完全沒有遠見，完全沒有落實真正檢討長遠交通發展的政策，亦無心無力令香港的交通政策，特別是其長遠發展，能夠順應市民需要、社會的需求，以及環保的概念。

我希望政府這次能立定決心(計時器響起).....

主席：郭議員，發言時限到了。

郭家麒議員：.....還市民一個清晰的、新的鐵路發展計劃，多謝主席。

謝偉銓議員：主席，我在2014年5月初提出辯論時段的申請，主題與易議員今天提出的議案十分類似，也是建議政府檢討和制訂適切的整體運輸規劃和策略。由於我現時仍在等候編配辯論時段，所以我藉此機會提出修正案，為原議案加添一些補充建議。

主席，我的修正案主要包括3個部分。第一部分，主要探討政府過去制訂的運輸策略，在宏觀發展或地區規劃和配套上亦出現滯後，令人質疑政府未能有效監察運輸策略的成效；第二部分，促請政府為各種公共交通工具的角色重新定位；第三部分，我希望政府在整體運輸策略研究的思維上能夠有所突破，不再受香港幅員所限，不再獨善其身，以未來30年為目標，制訂前瞻、具競爭力及以人為本的長遠運輸發展藍圖，加強香港國際機場和港口的競爭力，提升香港作為區域運輸及物流樞紐的地位，配合珠三角區域的綜合交通運輸規劃，積極打通與珠三角的運輸脈絡，發揮區域互補的協同效應。

有關我的修正案第一部分，我主要想指出，政府過去制訂的運輸策略，無論在宏觀發展或地區規劃和配套上也出現滯後，令人質疑政府未能有效監察運輸策略的成效。主席，政府在2007年完成了“香港2030：規劃遠景與策略”、在2011年進行了人口普查、在2013年推出了人口政策諮詢文件，並在上月發表了長遠房屋策略文件。這些報告和諮詢文件均羅列了不少有關香港整體發展的數據和資料，尤其是人口發展對社會帶來的種種挑戰。

現時香港的房屋供應嚴重失衡，長遠房屋策略文件認同，香港需要每10年發展一個規模上大致與沙田相比的新市鎮。要發展新市鎮和新區域，運輸道路網絡是首要建造的基建之一。但是，政府過去制訂的運輸政策，並未有配合新的發展進程，現有的運輸政策和措施亦不能配合未來發展的需要。主席，啟德發展便是一個好例子。此外，人口政策諮詢文件曾經探討，政府應如何建立一個友待長者、鼓勵長者積極度過晚年的環境。但是，現時不少運輸政策和措施均未能完全做到友待長者。例如，長者不容易取得巴士服務資訊；不少港鐵站、電車站、道路和行人天橋的設計亦不便長者使用；以及並非所有交通工具也能提供長者優惠等。這些問題均直接影響長者外出活動，對他們的日常生活和社交造成一定影響。政府有必要正視這個問題，及早改善運輸策略滯後的問題。

主席，我的修正案第二部分建議政府為各種公共交通工具的角色重新定位。根據“2014年運輸資料年報”，在2004年至2013年間，多種

公共交通工具的乘客量均有下降趨勢，其中渡輪的平均每日乘客人次由2004年的155 000人次下跌至2013年的136 000人次；電車則由2004年的232 000人次減少至2013年的198 000人次；專營巴士亦由408萬人次減少至不足391萬人次。相反，港鐵的乘客量則大幅增加，由2004年的230萬人次增加至2013年的440萬人次。乘客量減少，會直接影響有關公共交通工具從業員的生計。因此，香港在發展以鐵路為運輸骨幹的同時，政府亦必須確保其他公共交通工具有空間可持續生存和發展，並研究及重新訂定它們的角色和定位。這些公共交通工具除了輔助作為運輸骨幹的鐵路外，可否同時發展成為旅遊輔助設施，並為市民提供港鐵以外的另一種選擇？我相信，透過善用公共運輸資源，不單可擴闊公共交通工具的營運空間，亦可刺激公共運輸服務帶來的經濟收益，希望政府可以積極考慮。

至於我提出第三部分的修正案內容，因為我覺得政府過去在整體運輸研究方面，一直受傳統思維所局限，容易忽略了運輸範疇中的“貨運”部分。事實上，第三次整體運輸研究的目標，是為香港特區政府提供綱領，以便制訂一套適用至2016年的均衡運輸策略，務求配合環境的持續發展，促進香港的客貨運輸流通。因此，“客貨運”兩者亦應該是整體運輸研究涵蓋的範圍。雖然，政府過去並不太重視貨運範疇的研究，但隨着香港與內地的往來越趨頻繁、與其他國家和地區的客貨運持續增加，以及面對其他國家和地區的航空和港口運輸基建迅速發展，政府有必要將整體運輸策略的研究範圍，擴闊至香港與海外及內地的交通運輸，並以未來30年為目標，制訂前瞻、具競爭力及以人為本的長遠運輸發展藍圖，希望政府就有關建議作出積極的回應。

主席，在2012年6月，環境局與廣東省住房和城鄉建設廳及澳門特區運輸工務司聯合發布《共建優質生活圈專項規劃》（“《專項規劃》”）。在交通運輸方面，《專項規劃》建議在珠三角地區構建以鐵路為骨幹的交通運輸系統、推動不同運輸方式的協調發展、加強綜合交通樞紐的建設，以及提高大珠三角區域人和貨物跨界流通的便利。我認同《專項規劃》提出的區域交通綜合規劃和建議，但特區政府如何配合和落實有關項目？政府會否將《專項規劃》提出的建議加入第四次整體運輸研究中考慮？希望政府可以在這方面作出清晰的交代。

對於國家主席習近平提出透過“絲綢之路經濟帶”和“21世紀海上絲綢之路”，力促國家資本、技術和產能走出國門，特首上月初接受傳媒訪問時表示，香港可在計劃中分一杯羹，並認為港鐵和機管局有條件研究如何夥拍內地企業一同“走出去”。我認為，香港在航運和港口運輸方面的軟硬件均擁有良好的條件和競爭力。但是，如要在“海

上絲綢之路”的發展扮演重要角色，長遠的整體運輸規劃和策略是必不可少的。(計時器響起).....

主席：謝議員，發言時限到了。

謝偉銓議員：多謝主席，我謹此陳辭。

盧偉國議員：主席，我首先多謝易志明議員動議的原議案，讓大家可一起探討這個關係香港經濟發展及社會民生的重要議題。迄今，當局共進行了3次整體運輸研究。第一次，是1976年落實興建地下鐵路系統。第二次，是1989年落實興建包括北大嶼山快速公路、青嶼幹線、機場鐵路／東涌線、將軍澳支線及西鐵線在內的道路和基建設施。第三次，是1997年，並在1999年據此制訂《邁步前進：香港長遠運輸策略》，提出5項政策綱領：包括更妥善融合運輸與城市規劃；更充分運用鐵路，以此作為客運系統骨幹；更完善的公共交通服務和設施；更廣泛運用新科技來管理交通；以及更環保的運輸措施。平心而論，這3次整體運輸研究所制訂的策略，以及據此落實的交通基建設施，多年來，除了為廣大市民提供具質素的公共交通服務外，對於促進本港社會經濟發展，例如配合赤鱲角機場的啟用、東涌及將軍澳新市鎮發展等，均發揮了重要作用。

事隔10多年，香港的社會經濟情況已發生相當大的變化，例如以往的整體運輸研究均以香港市內交通為本位，而近年隨着香港與內地交流日益密切，無論人流或物流，均形成龐大的跨境運輸需求。運輸署曾經先後進行兩項全港交通的運輸調查，即交通習慣調查及貨車行程特性調查，以提高有關推算至2031年的全港交通流量預測的準確度。政府在去年11月25日向立法會報告，將展開《公共交通策略研究》，有關範疇除了檢視各項公共交通服務的角色定位，亦會就所謂有迫切性而須優先處理的8項課題，例如的士服務情況，進行專題研究，期望兩年內全部完成。當局表明，現階段無意進行範圍較廣泛的第四次整體運輸研究。我認為，無論是交通流量調查和預測，或相關的專題研究，均顯得零散和狹窄，缺乏整體性思維和前瞻性，無法代替第四次整體運輸研究。

主席，交通基建規劃實質上是綜合城市規劃的重要組成部分，否則有關討論可能讓人“見樹不見林”。在2013年10月9日，我曾在本會

提出“制訂長遠基建規劃，推動可持續發展”的議案，強調需要因應長遠人口和經濟發展趨勢、產業發展、土地和房屋供應、環保優質生活等因素，為本港制訂長遠的未來基建規劃。我認為，以此為基礎才有可能制訂前瞻性的長遠運輸發展藍圖，而香港亦十分需要一套全面綜合的交通基建發展策略，這套策略最少應包括兩個層面：其一，提升本地公共交通服務水平，包括制訂措施完善的集體運輸網絡，檢討不同交通工具對道路使用的分配和安排，以及讓各種公共交通工具具有清晰的定位，相輔相成，維持合理競爭，以及持續健康地發展；其二，促進區域發展與合作，包括配合日後落成的廣深港高速鐵路香港段和港珠澳大橋、完善跨境接駁系統、改善現有海陸空通道、落實境外的交通配套設施，來滿足跨境運輸需求的增長，並以珠三角東西部及周邊地區形成策略性交通網絡，提升香港作為區域運輸及物流樞紐的地位。顯然，這些議題必然會涉及全面檢討目前的整體交通運輸政策，政府應盡快展開第四次整體運輸研究，以期引起社會討論，尋求共識。

今天有部分修正案內容顯示，有社會意見質疑本港應否優先發展鐵路運輸系統，認為其他公共交通服務有可能被邊緣化，我對此不敢苟同。以鐵路作為客運系統骨幹，是第三次整體運輸研究得出的結果，反映香港的實際情況，因為鐵路具有載客量高、覆蓋面廣、排放量低等社會效益。政府於2014年9月公布《鐵路發展策略2014》，顯示現時本港鐵路每天的載客量超過450萬人次，佔公共交通乘客量約40%。如果發展策略提出的7個鐵路項目建議全部順利落實，估計到2031年，鐵路網絡將覆蓋本港約75%人口，而公共交通乘客量的佔有率將上升至45%至50%。鐵路屬於大型集體運輸系統，不但可以疏導大量人流，亦能紓緩道路擠塞，更可減低車輛造成的空氣污染，發揮環保效益。然而，其他公共交通工具，例如專營巴士、公共小巴、的士和電車等，均仍然具備策略性的角色。它們不單可服務其餘約50%公共交通乘客，尤其是在非鐵路輕易可達的地區，而且即使在鐵路網絡覆蓋的範圍內，只要角色定位清晰，亦可憑藉優質服務或具競爭力的票價來滿足不同市民的需要，發揮重要的接駁功能。

政府當局剛於去年12月16日公布“長遠房屋策略”文件，提出未來10年，以48萬個單位作為總房屋供應目標。當然，落實目標需要適時及足夠的土地供應，亦需考慮相應的交通基建配套，所以當局有必要就土地及房屋供應，以及集體運輸網絡發展進行整體規劃。鐵路系統的優點之一，是有助於釋放鐵路沿線地區的發展潛力，讓高密度的發展項目更易落實，帶動地區的房屋及經濟發展。

主席，交通基建規劃與其他城市規劃的議題一樣，往往涉及眾多持份者，特區政府必須因應香港不斷變化的社會政治環境，探討新的規劃機制，全面檢討，並且優化現有公眾諮詢機制。在規劃階段，政府應盡量吸納不同持份者的意見，以免在項目開展後，才因拆遷、環境評估、成本效益等問題，而備受種種爭議所困擾。在落實各項規劃的階段，有關當局亦應從高鐵、港珠澳大橋等工程項目的延誤中汲取經驗教訓，加強相關政府部門在協調和監察等方面的角色，完善有關機制，確保相關的交通基建規劃和工程項目能按輕重緩急，穩妥有序地落實，為市民提供安全、可靠、具效率兼且票價合理的公共交通運輸服務。

主席，我謹此陳辭。

胡志偉議員：主席，自從1999年第三次整體運輸研究後，至今已10多年，就香港運輸系統面對的問題，我會歸納為以下幾點：第一是私家車數目增長過多；第二是運輸政策向鐵路嚴重傾斜，影響其他公共交通工具的營運效率，並進一步造成其他交通工具的惡性競爭；第三，不論是在基建或政策上，缺乏將單車及行人融入交通系統的元素。

基於上述原因，民主黨支持盡快展開第四次整體運輸研究，以提供一個基礎，重新檢視和制訂香港的長遠運輸政策。主席，以下我將分別說明我們認為在第四次整體運輸研究中要處理的問題。

首先是關於私家車數目增長的問題。翻查數據，2006年，領牌私家車數目為36萬輛，但至去年10月，這個數字已達到492 500輛。領牌私家車的平均增長在2006年至今的10年間，平均為每年3%。由2010年至2013年，增長率更上升至4.8%，而同期新增領牌的約143 500輛車輛當中，私家車佔當中的92%。

主席，車輛增加帶來的問題非常明顯，就是塞車。上月底交通諮詢委員會公布的《香港道路交通擠塞研究報告》（“報告”）就提到早上繁忙時間，部分路段的行車速度是每小時少於5公里，比走路還慢。此外，報告亦提到，巴士和小巴的載客量高，約佔每天總路面乘客量的71%，但只佔道路總交通流量約5%至25%不等。相反，私家車佔用主要道路的大量空間，但卻只接載每天總路面乘客量的16%。相比之下私家車的效率極低。但諷刺的是，塞車的主要受害人不是私家車車主和乘客，而是跟他們一齊塞車的專利巴士乘客。

大半年前我接受電視台訪問時曾經提到，其實車輛數目過多，帶來的塞車問題是造成巴士服務“趕客”的其中一個主因。對車主來說，以往他們選擇乘巴士不駕車，雖然會犧牲舒適度，但相對有較廉宜的車費可以補償。但到了今天，如果乘巴士亦同樣塞車，乘巴士相對自己駕車還有甚麼優勢呢？對其他乘客來說，巴士服務因塞車脫班而變得不受歡迎，塞車令他們無法掌握時間，令他們寧願使用鐵路也不選擇巴士。

主席，回顧過往的政策，其實政府以前曾訂下政策回應私家車增長的問題。在1994年，回應第二次整體運輸研究數據，政府提出每年可接受私家車增長率不超過2%。此外，當時的政策亦訂明，公共交通應該有優先權使用道路。不過，令人遺憾的是，到了第三次整體運輸研究之後的政策文件，上述兩項政策便無聲無息地消失了。

香港的道路網絡，特別是市區道路網絡的發展空間有限。我認為透過第四次整體運輸研究，我們有必要制訂一套長遠限制車輛增長的政策，同時，要重新確立公共交通工具具有道路優先使用權的原則。

第二，政府要重新審視各類公共交通工具的角色。我剛才提到在過去10多年，特別是兩鐵在2007年合併之後，政府政策向鐵路嚴重傾斜，包括每當有新鐵路線落成的時候，運輸署首要做的是削減與鐵路線平衡的巴士服務。當然，我要重申民主黨同意支持以鐵路為主要交通工具，但這不代表我們同意鐵路可以壟斷整個運輸系統。回顧過去10多年的巴士服務，我們看到專營巴士受到雙重夾擊，包括我剛才提到的塞車問題，以及向鐵路傾斜的優先政策，令巴士服務的效率日漸低下，要經常透過重組路線或削減班次來維持巴士公司的盈利。

事實上，在2009年公布的運輸政策白皮書，提到政府的政策不是要減低其他交通工具與鐵路之間的競爭，令鐵路更容易經營，為何今天的政策卻倒退，向鐵路服務傾斜呢？令巴士淪為次等角色。我很期望透過新一輪的研究，政府能夠重新為各類交通工具提供定位，理順香港的運輸系統。當然，我知道相關的研究已經包括在政府打算進行的《公共交通策略研究》之內，但我希望可以把我剛才提到的現象整體理順，特別是私家車的增長率如何令公共交通工具服務受到影響，其實必然要在研究考慮在內，否則，有關研究便只會是偏頗的研究。

第三點是有關以單車和步行作為短途接駁工具，即commuting。主席，運輸及房屋局有所謂“單車友善”政策，但政府對於政策的實現就是要興建更多單車徑，以及聲稱在新界新市鎮推動使用單車。但身

為單車使用者，我真的要重複又重複糾正這種邏輯，單車徑就等於“單車友善”政策的概念原則上是錯的。事實上，在歐洲或其他國家，我們可以看到“單車友善”政策不是以全國鋪設單車徑作為一個政策路徑。香港使用單車徑更是否定了單車可以用作正規交通工具的效能，把單車降格為優閒用途，原因是如果把單車視為交通工具，騎單車者自然要在道路上行駕，亦必須遵守所有道路交通則例。因此，如果局長到台灣、日本或歐洲等城市，便會發現這些地方把單車視為正規的交通工具，所以不會有特別的單車徑，所有單車使用者會與其他交通工具同時使用道路，這些城市只是在道路上劃上一些單車讓車道或路肩線，這些是否香港做不到的事情呢？這些是否在我們改變思維之後便能全面落實的“單車友善”政策呢？正正因為我們在運輸政策上根本沒有這種概念，我們空談環保運輸系統，我們的“單車友善”政策是用龐大公帑來興建單車徑，把*commuting*，即短途接駁，和優閒使用單車兩種目的相提並論，這是浪費公帑，亦浪費了單車是最有效率的交通工具的用途。

行人系統的發展亦很類似，我們除了有上環碼頭至香港站的一段天橋外，我們還有沒有其他值得一提的行人系統呢？去年，行人專用區增多了，但有沒有發揮鼓勵步行的功能呢？我覺得這是值得深思的。大家近來都會談及雨傘運動，這運動令人鼓舞的地方是，原來封閉了夏愨道後，由金鐘夏愨道步行往中環的距離是很舒適和優閒的。如果能夠把步行也視作交通運輸系統的一部分，可能我們的整體交通網絡安排便是一個很不同的概念，但政府有沒有這樣做呢？因此，我希望政府能夠深思我以上提出的問題，雖然我知道現時進行的道路交通政策研究只包括公共交通服務，但研究要全面的話，就得考慮剛才我提出的兩點，包括私家車增長率的問題，以及單車和步行如何成為短途接駁的交通工具，把這個概念融入系統之內，才能有效把公共交通工具政策理順，令公共交通服務更有效。

多謝主席，謹此陳辭。

陳鑑林議員：主席，政府在1997年進行第三次整體運輸研究所作的預測及所確立的評估，與今天香港的城市發展或多或少有所不同。民建聯認同易志明議員提出的議案，應再就現在和將來的運輸硬件、軟件及配套設施等來一次全面研究和規劃。

特區政府在1997年進行第三次整體運輸研究時，確立了5項重要的政策綱領，包括讓鐵路成為客運系統的骨幹；妥善融合運輸與城市

規劃；完善公共交通服務和設施；更廣泛運用新科技來管理交通；以及更環保的運輸措施。雖然這5項綱領非常明確清晰，不過我們看到在執行細節上卻沒有甚麼亮點和推出新政策。當中尤其是城市規劃方面，往往未能與交通配套融合，使一些新市鎮成為孤島，或是令居民未能暢順地享有交通服務。

當年發展將軍澳時，我們看到有關規劃出現問題，因為只要人口未夠二、三十萬的標準，將軍澳線就未能上馬，開荒居民惟有依靠巴士和小巴出入，到湊夠人口開通鐵路時，卻要一下子重組一些已經落地生根多年的巴士或小巴路線，對於當區居民而言，這或多或少是一次交通運輸上的大手術，結果必然是引來不少爭議。

政府在發展新鐵路網絡時，不應過分僵化保守，拘泥於數據支持和鐵路營運成本效益的計算，而忽略了通盤規劃和以人為本的精神及思維。我們認為當局在規劃發展新市鎮的同時，必須同步提供全面的硬件配套設施和完善的交通網絡，減少新市鎮居民花太長時間乘車和花太多交通費用的情況，吸引區外市民願意入住，同時可帶動社區發展，令新市鎮不致於成為孤島。去年暑假，交通事務委員會到新加坡考察，我們看到一些新發展區在未有居民落戶之前，即先有鐵路服務，亦有其他交通工具配合，我們認為這種做法值得香港借鏡。

主席，發展環保交通並以鐵路成為客運系統的骨幹，為大勢所趨，方向也毋庸置疑。不過，如何保持鐵路有穩定的服務質素和水平，以及其他公共交通工具如何配合，發揮不同的角色和功能，我們在過去10多年的運輸政策上似乎看不到有作全面考慮和協調。

巴士服務在面對鐵路網絡日益擴充的情況下，原有路線的乘客量驟然下降，經營困難是可以理解的，加上路面交通擠塞致使脫班延誤等情況不時出現，導致乘客極之不便，怨聲載道。巴士服務與鐵路服務長期出現競爭，可惜政府只側重鐵路發展，沒有協助巴士公司重組路線，任由問題演變成巴士營運者與市民的矛盾。

自上次整體運輸研究以來，香港人口增加了近100萬，市民居住的屋邨或屋苑已有所擴散，逐漸遠離市區及缺乏交通設施，出入極之不便。除了購買車輛代步之外，就只能倚賴屋邨巴士或小巴作為接駁之用。可惜，屋邨巴士屢被抑制，而小巴發展亦沒有獲得政府重視。小巴數量長期維持在4 500多輛，供不應求，牌價成為炒賣對象，至今已被狂炒至700多萬元，有時更超越800萬元，加重了經營成本。另

一邊廂，我們亦看到由於公共交通工具營運艱難，營運成本高昂，司機工資長期處於較低水平，人手短缺成了這行業的一個難題。增加車費以增加司機薪酬又遭到乘客的強烈反對，左右為難。小巴經營者要求增加座位以解決車輛不足，增加路線、車資和車站設施以改善經營環境等，政府卻對這些要求視而不見，導致小巴充當的接駁角色未能好好發揮。

(代理主席梁君彥議員代為主持會議)

代理主席，與小巴有同樣命運的，是長期以來被視為“好看不好吃”的的士。在小小的香港特區裏竟然存在3種的士，即“紅的”、“綠的”和“藍的”，的士數量卻沒有隨着人口增長而增加，長期以來維持在18 000多輛。政府以為發牌數字不變可以使營生環境變得穩定，殊不知每次收費調整的時候，反對的聲音不單是來自市民，更多的是來自業界的司機，因為加價後乘客減少，車租增加亦侵蝕了加價帶來的額外收入。牌價炒至六、七百萬元一個，開心的只是一些市場內的短線投機商人，而不是真正從事的士服務的經營者。業界長期以來的訴求，例如開放禁區上落限制、增加惡劣天氣附加費，甚至有意見要求“駕者有其車”，可惜政府同樣沒有正視業界的心聲。

代理主席，最近我們又聽到來自旅遊巴和校巴經營者的投訴，由於發牌制度的限制導致營生環境受到莫大的掣肘，經營者要求放寬，卻長期不得要領。

現時全港的鐵路線每天載客量平均超過500萬人次，繁忙時間多條市區鐵路線的載客量更超出負荷，乘客經常要等上三、四班車才能上車。鐵路服務如何提高效率，不能單靠改善鐵路的營運，而是需要從宏觀的角度作考慮。

代理主席，近年私家車數目劇增已被歸咎為道路擠塞的元兇，但沒有人願意正視的是，公共交通配套不完善才是迫使市民買車解決出入困難的主因。私家車車主每月要負擔的牌費、燃油費、停車場費用及其他開支，實在甚為龐大，並非人人願意買車做車主，駕車出街。倘若公共交通工具方便，相信他們會更樂於乘搭公共交通工具。更環保的電動汽車推動多年，市場上可供選購的電動車產品亦有不少，可惜今天電動車泊位及充電配套缺乏，窒礙了環保電動車輛市場的發

展，難怪在街上行走的電動車寥寥可數。至於科技管理交通這綱領，平情而論，市民使用Google導航系統，比運輸署於2009年推出的“香港乘車易”和“香港行車易”為多。

最後，我亦期望政府當局能夠盡快展開第四次整體運輸研究，多從市民角度出發，為市民制訂以人為本的運輸政策。

代理主席，我謹此陳辭。

范國威議員：代理主席，政府上一次進行第三次整體運輸研究，已是近17年前的事。這17年來，本港的人口、乘客量或旅客數量均已大幅增長，令現有的交通配套在未能滿足需求之餘，更缺乏足夠的前瞻性。但是，政府多年來一直拒絕進行第四次整體運輸研究，令香港的交通規劃比其他城市明顯滯後。

在第三次整體運輸研究之中，政府確立了“鐵路優先”的運輸政策，優先發展鐵路作為客運系統的骨幹，並以鐵路車站作為新市鎮中心的方式發展，種下了今天香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)霸權的禍根。但是，政府在即將進行的《公共交通策略研究》中，卻仍然只是死抱“鐵路優先”政策，缺乏整體規劃及具前瞻性的建議，實在令人失望。

代理主席，自從政府推行“鐵路優先”政策以來，鐵路在香港公共交通工具的市場佔有率已由1997年的33%升至2014年的47%，估計在未來多條新鐵路落成後，更會令有關比率躍升至超過五成。但是，自從2007年兩鐵合併後，近年港鐵服務質素每況愈下，多條路線繁忙時間的載客率竟然超逾九成，有些甚至達100%。車廂100%迫爆，在金鐘和九龍塘等的轉車站，乘客往往要等候4至5班列車才可以上車。

代理主席，就在上星期五，荃灣線中環站便因為乘客太多，先後有兩班列車懷疑車門夾住乘客的衣物，令列車服務受阻，造成月台和車廂擁擠，多名乘客因而不適求助，令服務進一步延誤，導致候車的人潮更為密集，結果又陸續有乘客不適求助，猶如無限輪迴一樣。我在立法會大樓辦事處的同事逢星期五都寧願留在辦公室工作至晚一點，也不願意在放工繁忙時間迫港鐵。年賺過百億元的鐵路公司，竟然向市民提供如此惡劣的乘車體驗，政府則仍堅持“鐵路優先”，這明顯是盲目地向港鐵公司傾斜，無視香港鐵路系統已超出負荷這個鐵一般的事實。

代理主席，近兩年來，港鐵因故障延誤彷彿成為家常便飯。根據港鐵公司向本會提供的資料顯示，單在2013年，港鐵涉及機件故障或人為失誤而導致嚴重延誤的事故共有143宗，即差不多每兩天便有1宗，很多市民甚至戲言，港鐵沒有延誤才是大新聞。連串事故反映港鐵公司工程部門的鐵路系統維修保養工作有所不足，欠缺妥善。今年港鐵公司負責管理的5個鐵路工程項目，包括廣深港高速鐵路、沙中線和南港島線等，全部出現超支延誤，這反映港鐵公司工程部門根本無能力在同時管理5個總工程費用超過1,600億元的工程項目之餘，兼顧維修現有路線的工作，這是政府過於急進地擴張鐵路網絡，而造成影響現有路線日常運作的惡果。

代理主席，在“鐵路優先”政策中，以鐵路配合新市鎮發展的政策亦進一步助長港鐵霸權。政府一直將新發展車站上蓋項目的發展權及管理權交予港鐵公司，2014年上半年單從西鐵物業發展的代理費及售賣單位，港鐵公司便已賺到2億5,000萬元利潤；更誇張的是物業租賃及管理業務，多個位於港鐵車站上蓋的大型商場和寫字樓等物業，在2014年首半年已為港鐵公司帶來17億元利潤。隨着未來更多新鐵路線的落成，包括南港島線和觀塘延線等，港鐵公司亦可繼續從車站上蓋的物業發展權賺大錢。很明顯，政府的“鐵路優先”政策等同將港鐵公司改造成物業發展公司，偏離了客運的本業。

但是，縱使港鐵賺錢“瓣數多籮籮”，提供的服務質素卻每況愈下，港鐵公司仍能在政府制訂的票價調整機制下年年加價，市民在政府的“鐵路優先”政策下沒有選擇的空間，難以找到替代或能與港鐵競爭的交通工具，只能啞忍港鐵公司繼續謀取暴利，成為現時香港整體運輸政策的死結。

代理主席，政府多年來的“鐵路優先”政策令其他公共運輸業界，例如小巴和的士等叫苦連天。每一次有新鐵路線通車，政府首要做的，必然是減少區內其他公共交通服務的選擇，迫使市民改乘港鐵。在上月28日通車的西港島線，便令運輸署陸續削減8條巴士路線，專線小巴在無法競爭下只能經營接駁鐵路站的路線，而紅色小巴的生意更由通車日開始大減三成。代理主席，新民主同盟過去不論在立法會或區議會層面，都多次提出協助小巴業界的建議，包括研究將小巴座位由16個增至20個、考慮放寬紅色小巴禁區等，但全都不獲政府正面回應或接納，令小巴業界無法藉改善自身的服務質素來與港鐵競爭，只能長期經營低需求路線，生存空間持續被壓縮。

所以，代理主席，新民主同盟提出修正案，要求政府必須全面檢討“鐵路優先”政策，重新審視港鐵公司的定位，要求港鐵公司回歸本

業，將業務重點放回鐵路營運之上，而不是側重於物業發展及工程管理等其他範疇。

代理主席，新民主同盟的修正案，亦修正了原議案中有關跨境運輸需求的部分。跨境運輸對公共運輸系統的影響，與政府放任自由行及“一簽多行”旅客前來香港有密不可分的關係。現時有大量大陸自由行旅客拖着一個、兩個行李箱乘坐港鐵，甚至有大陸及香港的走私水貨客利用港鐵“走水貨”，這些行為在在影響了港鐵的服務質素，亦無形中減低了鐵路系統的效益。這些並不是只透過改變運輸政策便可以解決的問題，而是必須要透過從源頭控制過多的跨境運輸需求來解決。

更重要的是，交通規劃的本質當然要以香港本地人為本，以提高本地人的生活質素為目的，而不是本末倒置，為迎合不符港人利益及超出我們負荷的跨境運輸需求而作規劃。故此，對於易志明議員提出整體運輸研究不能只以香港為本位這說法，新民主同盟並不認同。相反地，政府應該反思如何解決在盲目的中港融合之下所帶來的跨境運輸負擔，以紓緩這方面對香港人的負面影響。

所以，新民主同盟促請政府盡快進行第四次整體運輸研究，檢討“鐵路優先”政策，妥善運用其他各種交通工具，確保它們的生存空間，豐富市民乘搭交通工具的選擇；並且提出更具前瞻性的建議，規劃本港未來10年以至20年的運輸政策，更應將單車及步行納入整體運輸政策之中，切實推動低碳交通運輸體系的發展。

代理主席，我謹此陳辭。

運輸及房屋局局長：代理主席，多謝易志明議員就進行第四次整體運輸研究提出的議案，以及鄧家彪議員、郭家麒議員、謝偉銓議員、盧偉國議員、胡志偉議員、陳鑑林議員及范國威議員，一共7位議員提出的修正案。藉着今次的議案辯論，我們可以就目前交通運輸的整體布局和往後發展，進行一次較全面的討論。

回顧過去，因應香港社會經濟的不斷發展和交通運輸需求的增長，自1976年起，政府曾進行了3次整體運輸研究，訂下運輸規劃和整體發展策略的綱領，並制訂了運輸基礎設施的發展藍圖。在1976年完成的第一次整體運輸研究，建議興建地下鐵路系統。其後，政府按1989年完成第二次整體運輸研究的結果，興建包括北大嶼山快速公路及青嶼幹線，以及機場鐵路／東涌線、將軍澳支線及西鐵線在內的

道路及鐵路基礎設施，配合赤鱲角新國際機場、都會計劃和多項填海研究項目的落實。

回歸後，在1999年完成的第三次整體運輸研究，不單制訂了運輸基礎設施的發展計劃，亦按各種公共交通服務的效率和功能訂定其角色和定位，同時亦就其他交通管理課題，例如控制車輛增長、跨境運輸、智能交通管理和環保交通措施等，進行了專題性的研究。當時，特區政府以第三次整體運輸研究的結果為基礎，在同年制訂了《邁步前進：香港長遠運輸策略》，當中的政策綱領包括(一)更妥善融合運輸與城市規劃；(二)更充分運用鐵路，讓鐵路成為客運系統的骨幹；(三)更完善的公共交通服務和設施；(四)更廣泛運用新科技來管理交通；及(五)更環保的運輸措施。這些大方向至今仍然適用，特別是關於鐵路服務的策略作用；而加強交通管理、環保運輸，以及善用新科技等，一直是政府的既有政策。

目前全港每天約有1 200萬乘客人次使用公共交通工具，佔整體出行人次九成，這個比率可說是全世界最高。環顧其他的大城市，新加坡使用公共交通工具的比率，在繁忙時段是約六成半，上海約五成，倫敦和東京均為約四成半，紐約則約三成，在在顯示了香港的公共交通系統十分發達並具高效率，其中一個因素是鐵路網絡的整體通達性高和載客容量大。

鐵路運輸能有效地疏導大量人流，紓緩道路擠塞，減低路面車輛的廢氣排放，是既高效又相對環保的交通工具。一個覆蓋面廣的鐵路網絡，不單方便市民大眾的日常出行與流動，回應實在的民生需求，也同時推動社區和新發展區的發展，創造經濟機會和價值，加強社區之間的連繫與融合。因此，政府肯定鐵路繼續作為客運系統骨幹的必要和重要性。

我們正全面推展5個新的鐵路項目，包括廣深港高速鐵路（“高鐵”）香港段、西港島線、南港島線（東段）、觀塘線延線和沙田至中環線。其中，西港島線已在上月28日通車，港島線的總站由上環站延伸至堅尼地城站，途經香港大學站，餘下的西營盤站則預計在本季落成啟用。其餘4個項目，預計將由明年，即2016年至2020-2021年度左右陸續完工通車。屆時，我們的重鐵網絡總長度會增加至270公里，車站數目亦增至99個，覆蓋全港超過七成人口居住的地區。

去年9月政府公布了《鐵路發展策略2014》，描繪下一步鐵路發展的藍圖。在回應運輸需求、合乎經濟效益，並配合新發展區及其他

新發展項目的發展需要三大前提下，我們建議在直至2031年的規劃期內，完成7個新鐵路項目，分別為北環線和古洞站、屯門南延線、東九龍線、洪水橋站、南港島線(西段)、東涌西延線，以及北港島線。當所有建議的新項目全部完成後，2031年鐵路網絡的總長度會進一步增加至超過300公里，屆時會覆蓋全港75%人口居住區、就業機會達85%的範圍。

鐵路為骨幹，不等於鐵路霸權。目前除鐵路佔使用公共交通乘客人次的四成外，專營巴士也佔三成二之多，其他公共交通工具如公共小巴和的士，亦分別佔約一成五及8%；這顯示出它們都是重要的公共交通工具。

政府致力保持公共交通系統的高效和多元，促使各公共交通服務優勢互補，從而讓市民在享受便捷服務的同時，亦有所選擇。專營巴士網絡的載客容量和路面使用效率，僅次於鐵路，仍然是公共交通系統的重要成分，其功能是不會受到忽視的。

政府不打算在現階段考慮展開第四次整體運輸研究。反之，在已完成未來全港鐵路發展藍圖後，我們認為應集中資源，優先進行《公共交通策略研究》，以優化各類公共交通工具的定位和角色。做好這項研究，再加上先前公布的鐵路發展策略，便等於整體運輸研究的主要部分。我們在去年11月的立法會交通事務委員會會議上，已介紹進行這個研究的範疇。具體而言，《公共交通策略研究》將分為兩部分：第一部分為角色定位檢視，第二部分為專題研究。

角色定位檢視會以第三次整體運輸研究為基礎，深入探討在鐵路作為客運系統骨幹及其網絡進一步擴展下，包括專營巴士、公共小巴、的士、非專營巴士、輕鐵、電車，以至渡輪在內的各種公共交通服務的角色及定位，使它們各有發揮——這亦是剛才多位發言議員所關注的課題——以進一步優化目前的公共交通布局，確保能維持其長遠、均衡、便捷、多元及可持續的發展。

由於會涉及如何維持現時公共交通系統得來不易的多元選擇和經營生態的平衡，我們在研究過程中，須充分考慮一系列不同的因素，並打算委託顧問提供協助。

至於專題研究，則會就現時公共交通業界較為關注、有迫切性而須優先處理的8個課題進行檢討。這8個課題分別是(一)“專營巴士服

務”；(二)“的士燃料附加費的研究結果”；(三)“的士服務情況”；(四)“校巴服務”；(五)“公共小巴座位數目”；(六)“公共小巴數目的法定上限”；(七)“渡輪的角色及長遠財務可行性”；及(八)“方便殘疾人士使用的交通設施”等；當中包括剛才發言議員關注的課題。我們將在今年第一季起，按照這8個課題的先後次序陸續向立法會交通事務委員會作出研究的匯報。

在進行《公共交通策略研究》的過程中，我們會通過不同的途徑諮詢議會、業界、學會和市民的意見，適時向立法會交通事務委員會報告進度，並出席事務委員會擬舉行的公聽會。

或有議員認為，展開另一次整體運輸研究，才能同時兼顧運輸基建規劃和跨境運輸規劃。其實，這兩者一直是在政府交通運輸策略考慮之內。

政府運輸署和路政署經常檢視香港的運輸基礎設施發展，就主要公路發展進行策略性評估，定期利用運輸模型和最新的規劃資料來預測全港的交通需求，從而更新各個大型道路項目的需要、規模和實施時間表。過往政府以運輸模型來協助考慮推行的大型道路基建項目，包括已完成的八號幹線、深港西部通道，以及正在推展或規劃的中環灣仔繞道、屯門至赤鱲角連接路、中九龍幹線和將軍澳至藍田隧道等。

運輸署早前因應最新的人口數據，完成了兩項全港性的交通調查，並在去年2月公布有關交通習慣調查的結果。現正根據調查結果更新運輸模型，有關工作預計於今年內完成，以確保直至2036年的規劃參數能包含在其交通預測當中，從而準確估算全港性和各大地區的交通需求，適時制訂運輸基建策略，並規劃和推行進一步的道路基建項目。

在跨境運輸方面，政府目前正全力推展各項大型的跨境交通及陸路邊境管制站的建設項目，包括港珠澳大橋、高鐵香港段，以及蓮塘／香園圍口岸等工程。這些項目落成後，會為來往珠三角地區的居民提供更多出行選擇。其中，港珠澳大橋是未來直接連接香港、澳門及珠江西岸的唯一陸路通道，可積極帶動三地的人流和物流，經濟作用極大。粵港澳三地政府已着手共同研究港珠澳大橋跨界通行政策事宜及商討具體跨境交通安排，以訂定一套切合三地居民、旅客和業界需要的跨境交通安排。

當高鐵香港段建成後，將會提供連接香港至廣州之間的高速鐵路服務，並接駁至全國的高鐵網絡，加強香港與全國各地的連繫，具有重大的策略性意義和運輸功能。

至於香港國際機場的擴建計劃，成為三跑道系統，現正由機場管理局積極籌劃，以確保香港維持作為全球航空樞紐的地位和功能。

多位議員在其修正案中對公共交通服務的票價，特別是港鐵票價的合理性表示關注。

現屆政府依從“公道票價”(Fair Fare)的原則，為票價調整把關，既要確保票價不高於通脹，讓廣大市民承擔得起，也要為營運者提供合理的投資和營運回報，並讓其員工收入有所增長，使其能維持有質素的服務。

香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)按2007年與政府簽訂的《營運協議》，執行直接驅動的票價調整機制，機制每5年進行檢討。在2013年年初剛完成第一次檢討，目的有兩個：第一，擴大票價調整機制的考慮範圍，以包括港鐵公司的盈利狀況和服務表現，以及市民的承擔能力；第二，減輕居住在偏遠地區的中、長途乘客的票價負擔。經檢討後的新票價調整機制，已於2013年6月起生效。

新機制其實引入了多項措施及安排，以照顧不同類別乘客的需要，包括：(一)保留原有基於工資和物價變動的直接驅動的票價調整方程式，但提高了生產力因素的設定值，客觀效果是降低了任何調高的幅度；(二)訂定負擔能力上限，與家庭每月收入中位數掛鈎；(三)引入“分享利潤機制”，利潤包括港鐵公司香港客運業務、香港車站商務、香港物業租賃和管理業務、物業發展，以及港鐵公司經營海外業務所得的利潤；及(四)設立“服務表現安排”，就不符合表現的情況，即列車服務延誤達31分鐘或以上，但非因港鐵公司所引致的事故而產生的情況，實行罰款制度。上述措施會令所有乘客受惠，而“分享利潤機制”及“服務表現安排”下所得的金額，會透過“即日第二程車費九折”優惠計劃回贈予乘客。新機制亦回應了市民的合理訴求，並讓廣大市民分享港鐵公司經營的成果。我們會依據累積的經驗，適時檢討機制。最終而言，相信市民所關注的是票價是否物有所值，亦即港鐵服務的水平和可靠性。

至於專營巴士方面，根據既定的票價調整機制，政府在評估專營巴士公司加價申請時，將會考慮不同的因素，以平衡巴士服務的可持

續性及乘客的利益。這些因素包括市民的接受程度和負擔能力、巴士公司的服務表現、個別巴士公司的財務狀況，以及基於工資和消費物價變動的票價調整幅度方程式的運算結果。

至於陳鑑林議員提出有關輕鐵的載客量及長遠發展的課題，我們也會在《公共交通策略研究》中具體探討。有關小巴座位數目的問題，我已以書面回答了議員在上月就此問題提出的質詢，在此不再多說。

任何交通運輸基建的規劃，都要與時俱進、適時檢視，不能一成不變。以《鐵路發展策略2014》為例，到了個別鐵路項目的詳細規劃階段，我們會與相關部門緊密聯繫，採用最新的規劃數據，並會深入研究其走線和設站位置等，務求盡量善用有關土地的發展潛力。我們亦會留意不同地區發展參數的變化，適時考慮是否需要規劃新的運輸基建。

我們亦明白到，鐵路網絡的擴展的確對其他公共交通服務造成影響。因此，我們認為有需要就其他公共交通服務的布局，進行一次有系統的檢視，以作長遠的政策規劃；政府在這個過程中會充分聽取業界和其他持份者的意見。

因應房屋和其他發展項目，各個地區在交通負荷上會有所增加，故此，我們不用等待整體運輸研究的進行，亦一定會及早評估各大地區的交通需求變化。正如我在上月初於立法會回應有關新界西北未來人口增長帶來交通需求的質詢時亦已指出，我們會因應未來新界西北及北部地區，以至大嶼山等地區的新發展計劃，研究新的運輸基建，包括鐵路和道路的可行性和可取性，或就現有運輸基建進行提升或改善工程，以應付新增的運輸需求。在這過程中，我們亦會參考最新的規劃參數，並檢視實際的交通使用量和情況，同時聽取地區居民和專家的意見。

代理主席，稍後在總結發言中，我會再回應一些其他議員提出的關注。我謹此陳辭。

王國興議員：代理主席，我發言感謝易志明議員提出“盡快展開第四次整體運輸研究”的議案。

剛才聽罷局長的發言，我修改了講稿。首先，對於局長的回應，我表示萬分遺憾。易議員，剛才局長一句說話，已經打沉你的議案。

他表示不打算展開第四次整體運輸研究 —— 關鍵在於這個字眼 —— 繼續以《公共交通策略研究》來代替我們今天這個訴求。

代理主席，我對局長這麼快便作出這個回應感到遺憾。我對於政府為何不可以考慮這項建議甚為不解。

第一，政府剛才說，只是繼續使用《公共交通策略研究》，它的內容 —— 剛才局長說 —— 仍然停留於以整體集體運輸系統(即鐵路)為主，其他交通工具為副。這樣稱為策略，繼續完善此策略。我覺得繼續停留在這階段是錯誤的。

第二，局長亦表示，有8項專題的課題要作研究。我認為，這個觀點是錯誤的。局部研究是否排除了全局研究呢？個別研究是否排除了整體研究呢？如果我們沒有整體及全局的圖象及透徹的研究，怎可以令局部、個別的運輸工具所發揮的作用能夠配合整體發展呢？

第三，易志明議員提出，“第四次整體運輸研究”與當局表示現時進行的《公共交通策略研究》，兩者其實是沒有排斥的，不是要做這項研究便不能做那項，或是做那項便不能做這項。其實，為何不可以兩條腿走路，既進行《公共交通策略研究》，亦可以有一個全盤的，由易志明議員提出的“第四次整體運輸研究”呢？兩者並無排斥，為何不可以兩條腿走路，而是要見步行步呢？我覺得當局的思維很有問題。

代理主席，我現在舉出一個例子，來說明為甚麼局部和個別的研究不能代替整體研究。這便是“橋隧政策”。代理主席，往後10年，政府將會收回4條隧道。如果沒有一項“橋隧政策”，沒有一項香港整體交通運輸的研究，怎能好好處理呢？例如東隧，20個月後(即2016年8月1日)，政府便會收回；大老山隧道，42個月後(即2018年7月1日)，亦會收回；西隧，於8年後(2023年8月)收回；大欖隧道，於10年後(2025年)收回。但是，現時政府仍然未有文件，亦未有討論。二十個月後便收回這些隧道，難道屆時討論是否收費、如何收費便算？

我舉這個例子，是要說明問題的迫切性、研究的重要性及與其他交通工具的關連性。以往這些隧道，因為加價問題，影響民生及影響各項交通工具，引起市民的反抗、反彈，極之厲害。我剛才聽不到局長在回應時，就這個問題，表示有一項整體研究。由此看到其疏漏之處。例如“橋隧政策” —— 正如鄧家彪議員剛才發言也提及 —— 為何有些需要收費，有些卻不收費呢？

所以，由此可見，這些“橋隧政策”日後是否收費、是否要研究；收費多少而不會影響民生，又促進交通呢？如何可以分流全港的交通，亦令地區性的經濟效益能進一步發揮呢？此外，是否興建多一條(第四條)過海隧道呢？這些都需要有全盤及不能割裂的策略。如果政府不及早研究這些問題，是否打算在10個、8個月後才提交文件，諮詢隧道是否繼續收費呢？這種見步行步的做法，可見我們沒有一個整體的策略概念。

我舉第二個例子，又例如電動車的推動，雖然數年前政府表示要大力推行，但我們看到，現時電動車的推動成效甚少。其實，這也是與供電系統完全有關的。現時全港的電動車，只有592輛，與2007年提出推動時的74輛，至今增至592輛，似乎有數倍之多。但實際上，如果與全港數十萬車輛比較，根本是不成比例的。但是，政府有甚麼措施及研究呢？有甚麼策劃？是完全沒有配套的。這樣如何改善及減低香港的空氣污染呢？其實，這與空氣污染及市民的健康生活，是息息相關的。

所以，局長，我在此再強烈指出，請你在最後回應時收回一句話：“不打算做第四次整體運輸研究”。請你收回這句說話。

蔣麗芸議員：代理主席，假如局長說不打算進行第四次整體運輸研究，我想議員今天的發言辯論可能差不多就要結束了。因為，大家做了很多準備工夫，都是針對第四次整體運輸研究的。

代理主席，我有一位台灣朋友，他在20年前來訪香港時跟我說，香港的交通真好，除了過海隧道較為堵車，或某些地方在繁忙時段會堵車外，其實這個地少人多的城市的交通情況確實不錯。他表示，香港與台灣不同，台灣經常堵車，內地亦然。他疑惑中國人在交通計劃方面是否做得不及外國好，因為當時還是港英年代。到了20年後的今天，我又與他碰面，他告訴我現時香港的堵車情況嚴重，到處都在堵車。他從機場出來，在大埔吐露港便開始堵車，數條隧道都在堵車，獅子山隧道堵車，窩打老道也堵車，海底隧道也堵車，一直堵到中環。我們發現，在香港回歸後，究竟政府在整體交通規劃上做了甚麼？除了大家都知道的外，但其實在早期已開始討論的中環灣仔繞道，有甚麼是真正做了的？因此，我很感謝易志明議員此時提出政府應開展第四次整體運輸研究。

說到第四次整體運輸研究，我便回想起第三次。相信大家都知道當時的第三次整體運輸研究報告指出，香港的交通問題是環境污染的最大元兇，當中最大的殺手便是巴士。然而，截至目前，巴士的問題是否得到解決呢？我相信問題仍未解決。眾所周知，在前陣子的佔領運動中，不少人表示不喜歡這場運動。不過，佔領有一個好處，那便是空氣變好了。路上的巴士數量減少，但交通情況仍不至於太差。究竟這是怎麼一回事？巴士不見了，交通情況卻不見太差。由此可見，巴士路線重組計劃可能是“頭痛醫頭，腳痛醫腳”的措施，並未能真正根治問題。因此，巴士令交通堵塞，亦令空氣變得污濁。如何解決這個問題呢？我不相信解決不了問題，因為我曾與經營巴士的人會面，他們表示情況悽慘，因他們被規定某些線路的數量。這些線路根本沒有乘客，而另一些線路則經常客滿。究竟問題出在哪裏？我認為，這實在值得局方找專家仔細研究。我們沒理由解決不了這些問題的，若說要把天上的星星摘下來，當然不可能，但巴士數量是固定的，究竟流量如何？我的大學朋友告訴我，巴士的情況與光纖的運作很相似，甚麼通道、線路板等，他說了很多，而我並非專家，所以不太明白。但我相信，肯定是有方法解決的，而這方法只有一句話，便是你們真要踏實地落實這件事，去做好它。

此外，我很希望政府能考慮盡早展開第四次整體運輸研究，當中最重要的一個問題是海底隧道。眾所周知，現時3條海底隧道的使用量已經飽和，我們是否需要研究興建第四條？假如需要，可能現在便是時候了。相信大家都知道研究可能需時10年，然後興建又可能需時10年。換言之，第四條海底隧道可能要到20年後才能落成。所以，若今天不開始研究是不行的。

除此之外，是一些環保連接系統。現時啟德有一條單軌鐵路，但這條單軌鐵路的行駛範圍只在啟德，為甚麼不把它連接到土瓜灣？或者在土瓜灣、紅磡設立終點站。我希望局方現時能作出考慮，因為土瓜灣整個區域將計劃有超過10萬名市民居住。這地區怎可能沒有港鐵或單軌列車呢？所以，我希望政府能夠考慮一下。

此外，西九龍的海濱長廊同樣重要，不少朋友均提到，九龍的居民都在等政府用一條海濱長廊把九龍城和深水埗連接起來。可是，現在有數個地方是打不通的。這些地方包括九龍城的舊過海渡輪碼頭、青洲英泥廠的倉庫、銅鑼灣避風塘，這些都是還未打通的。假如整條路都打通了，景色將會多麼迷人。其實，很多市民都希望政府踏實地落實這個計劃，我也希望若政府考慮第四次整體運輸研究計劃時，能好好落實這些建議。謝謝代理主席。

譚耀宗議員：代理主席，政府在1999年推出的《邁步前進：香港長遠運輸策略》，只是規劃直至2016年的道路和運輸基建的專案。在過去10年，新界急速發展，大量人口遷入居住，加上跨境旅客不斷增加，既有的運輸系統不足以應付新的需求，因此，我們認為要盡快展開新的研究，籌建新的交通基建，這是急不容緩的。

以屯門和元朗為例，過去10年，這兩區是香港發展最快的地區，人口由80萬人急增至現時的110萬人，但區內的交通基建卻遠遠落後於形勢。區內最新興建的一條策略性主幹道是2007年開通的后海灣幹線和相連的深港西部通道，總長度只有8.9公里，而作用是用於促進跨境交通，對於疏導區內居民，作用不太大。

在屯門和元朗，近年並無加建新的地區幹道，而且未來10年亦不會興建任何新的策略性主幹道和地區幹道，甚至規劃設計當中的也一概欠奉。所以，運輸及房屋局一直強調區內道路足以應付需求，這種說法與居民直接的感受是背道而馳的，而且在區內的地區幹道——屯門的鄉事會路、杯渡路、皇珠路、元朗的青山公路——到處也十分擠塞，人車爭路。作為主幹道的屯門公路及元朗公路，雖然已經一再擴闊，但依然存在很多瓶頸位置，成為擠塞的元兇。現時每到星期六、日，屯門和元朗市中心的基本交通便會癱瘓，車龍往往窘步不前。面對這種情況，政府不能再期望以修修補補的方式來解決區內的交通擠塞問題，而且必須及早制訂中長期策略，興建新的幹道，並且要改善新發展區域的規劃，避免加重舊區的交通負荷。

在鐵路建設方面，雖然政府在1999年推出《邁步前進：香港長遠運輸策略》，其後便一直以鐵路優先發展作為策略方向，但屯門和元朗的鐵路建設卻遠遠落後於人口的增長。屯門和元朗至今只有1條鐵路線及區區5個鐵路站，但在人口數目和幅員相若的沙田和將軍澳區，現時已經有3條鐵路線和16個鐵路站，而且還有1條新的沙中線正在興建。新界西北缺乏四通八達的大型交通運輸系統，導致居民出入不便，交通費用的負擔亦大。

另一方面，由於缺乏鐵路網，區內無法建設大型的經濟發展項目，因此，該區的就業機會亦減少了。屯門和元朗居民的平均收入均低於全港的水平。屯門是新界西北的重鎮，在鐵路發展上卻處於邊陲地帶，萎縮於鐵路線最尾的一端。由屯門乘坐西鐵前往市區，要先繞過元朗才能到達，不單損失時間，而且鐵路票價亦因此較巴士昂貴。要增加鐵路的交通效益，便必須做到四通八達。因此，未來新界西的

交通發展策略應該加強以屯門為中心的鐵路網的興建，包括興建屯門至荃灣的沿海鐵路，從而使屯門脫離“鐵路獨島”的狀態，有效疏導屯門、小欖以至三聖一帶居民的交通需求。

在屯門區內，鐵路網絡亦必須加快完善。現時屯門碼頭一帶是區內一個主要的住宅區，居住人口達到10萬人，但他們卻沒有直接的鐵路服務。他們認為應該提早興建屯門南延線，並爭取在未來兩年動工。西鐵的南延線除了要延伸到屯門碼頭一帶之外，還應該配合日後屯門第40區和第46區未來的發展，一步到位地興建至小冷水一帶。

民建聯在2012年提出了“打造屯門口岸經濟區”的規劃方案，要求善用土地，將屯門第40區和第46區的黃金地段打造成為口岸經濟區，設立各項大型商業設施和經濟產業園，成為屯門的副中心，創造6萬個就業機會，以扶助本地就業。政府現正進行這個區域的規劃研究，民建聯亦強烈要求一併研究在這個區域內加建鐵路站。

長遠運輸策略的研究應該包括改善現有的鐵路服務，提高承載能力。多年來，香港鐵路有限公司在資源投入上一直都是“拖得就拖”，例如西鐵線的服務已經爆滿，在繁忙時段，西鐵車廂便好像“沙甸魚罐頭”般，但西鐵至今仍然堅持只使用7節的超短車卡，車廂卡數增加到8卡的計劃還要拖延到兩年之後——即2016年年尾——才能夠完成。(計時器響起)

黃毓民議員：代理主席，香港整體的運輸系統百病叢生，亂七八糟。由特區政府持有76%股權的香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)的載客量早已飽和，而且票價有加無減、列車頻頻出現故障；高鐵工程延誤，高層又隱瞞錯誤，月台職員連流浪狗墮軌也無法妥善處理；3間巴士公司的路線迂迴重疊，車費同樣有增無減；西區海底隧道堅持收取高昂路費，令紅隧及東隧繼續擠塞，特區政府卻又坐視不理；現時市區的士牌價已經高達700萬元，的士司機生計困難，而且八折的士、拒載短途客的毛病亦不斷出現，屯門、元朗、天水圍、上水、粉嶺和鄉郊地區的居民在上班下班時苦不堪言。香港的乘客和從業員，都要為混亂的運輸系統付出時間和金錢代價，整個交通政策可說是全盤失敗。

(主席恢復主持會議)

港鐵公司在去年2月被揭發一直高估可載客量超過四成，現時的將軍澳線及東鐵線在繁忙時段已經“迫爆”，而西鐵線、觀塘線和荃灣線的載客量亦接近100%。同時，負責監控10條港鐵線運作的青衣車務控制中心的電腦系統技術落後，但特區政府卻好像對港鐵公司寵愛有加般，一直只以鐵路作為運輸系統骨幹，身為大股東的政府更縱容港鐵公司管理層低劣的管治水平。港鐵公司的服務面臨崩潰，證明了2000年的私有化計劃是大錯特錯的。港鐵公司一方面積極參與港鐵站上蓋物業發展，另一方面卻又怠慢改善服務質素，真是不務正業。特區政府即使不考慮把港鐵公有化，亦應該加強對它的管理層施壓，要求改善企業管治。可是，在高鐵工程延誤的問題中，從港鐵公司與政府合謀隱瞞失誤的做法，大家便可以看到特區政府是執迷不悟的。

另一個為人詬病的運輸政策，就是在港鐵與巴士方面實行票價可減可加機制。行政會議對港鐵公司和巴士公司的胡混服務及管理視若無睹，但卻仍然批准它們每年在有巨額盈利的情況下仍然大幅加價。在2012年，九龍巴士(一九三三)有限公司曾經被揭發運用財技分拆賣地收益及有賺錢能力的路訊通，藉以低估盈利，同時申請大幅度加價8.5%。這些壟斷運輸業的大企業既獲得政府保證盈利，又無須承擔社會責任，更可以欺騙大眾，究竟特區政府當市民是甚麼呢？

對於如何完善運輸系統，社會和輿論也有共識，包括整頓港鐵、重整巴士路線，以及向中信泰富回購西隧等，但政府卻總是砌詞推搪，我深信在現時這個所謂第四次整體運輸研究中，政府仍然會抱殘守缺，陷市民生活於水火之中。除了運輸系統自身的弊病外，香港最失敗的便是城市規劃，這亦是問題的根源。在香港這個小城市中，700萬人需要擠在僅佔香港土地6.9%的住宅用地上，居住密度為世界第二高，再加上就業機會大多數集中於中環、灣仔、尖沙咀等商業區域，鮮有類似沙田這類可以自給自足的新市鎮出現。大量居住於偏遠市鎮的居民每天須到市區上班，為數條主要路線造成龐大壓力，而高昂的市區住宅租金亦是這個問題的併發症。

易志明議員在原議案中，提出須考慮在中港進一步融合下所帶來的跨境人車運輸需求。現時香港幾乎被每年4 000萬人次 —— 達香港居住人口6倍 —— 的自由行旅客迫至窒息。如果政府繼續促進中港融合，吸引更多中國人口於香港消費、就業和居住，我們的運輸系統便一定會癱瘓，香港人亦必遭滅頂。

香港政府的政策必定要以港人作本位，所有運輸基建終究也是由港人付鈔興建的。醫治香港運輸系統的當前急務，就是政府要在產業

政策及城市規劃上改弦更張，在新界一些地區重新發展農業及工業，並開闢新的商業區，把消費和就業需求從市區疏導至新界，從而節省市民的上下班時間，減低乘客的車費負擔，以平抑市區租金。

現時新界西居民蒙受交通問題困擾，因此，數名新界西議員在發言時也痛陳這個問題或提出修正案，但他們只着眼於運輸系統，卻忽略了城市規劃和產業結構等核心問題。假如香港往後維持目前的產業結構和城市規劃，港鐵荃灣線、將軍澳線和港島線將會繼續飽和；而紅隧和東隧則會繼續擠塞，數十條新界過海巴士線又會繼續繁忙，就業機會集中於市區並非健康現象。長遠房屋策略督導委員會亦提出，未來新市鎮應以綜合發展為模式，成為一個自給自足的社區。我們希望食物及衛生局近日提出的農業政策諮詢文件，會是重整產業結構、城市規劃及運輸系統的先聲，運輸及房屋局其實亦應該作出配合。

今天這項議題，其實便等於“阿媽是女人”，但如果政府不牽頭斬釘截鐵、劍及履及地解決問題，最終也只會是一場空，這便是梁振英政府“689”政權的特色。今天，運輸及房屋局局長不在席，而請來了邱誠武副局長代打，我不知道他可以回答甚麼問題了。

我謹此陳辭。

梁志祥議員：主席，首先，我要感謝易志明議員就“盡快展開第四次整體運輸研究”提出議案，這也是全港市民關注的課題。

對於副局長剛才回應易志明議員議案時表示不會進行檢討的說法，我極不認同。而范國威議員把交通運輸不足問題歸咎於太多旅客，我也不敢苟同。但是，我認同黃毓民議員的某些觀點；他認為城市規劃是解決交通問題的重要一環。

對於上下班或探訪親友的市民或訪港旅客來說，交通運輸是他們十分關心的課題，而且能夠反映香港作為城市的整體管理能力和經濟實力。無可否認，香港一直被公認為擁有高效率的運輸系統。基於整體運輸政策和以鐵路為主的發展策略，本港近年大興土木。正在興建的鐵路計有沙中線、廣深港高速鐵路香港段、南港島線、西港島線和觀塘線；而正在策劃階段的有北環線、屯門南延線、北港島線和東九龍線。當所有鐵路落成後，香港大部分地方將會被鐵路覆蓋。如果屯荃鐵路也得以興建，全港絕大部分地方也會被鐵路網絡覆蓋，正如局長剛才指出，屆時覆蓋人口約佔全港人口75%。

目前，鐵路載客量約佔整體交通40%。當所有鐵路落成後，鐵路載客量佔整體載客量的比率一定會超越50%。在鐵路網絡不斷擴展的情況下，其他公共交通工具必然會出現萎縮，但剛才副局長卻表示會採取適當措施，使其他交通工具繼續擔當輔助鐵路發展的角色。不過，有關數字顯示，大家都對專營巴士能否繼續發揮輔助功能產生疑問。巴士服務的特點是“點到點”，市民更可在乘搭長途巴士時稍事休息。可是，由於受路面交通影響，巴士可能出現較嚴重的誤點問題，但政府在這方面卻無法可施。特別是在上下班繁忙時段，市民可能要等十數分鐘才可以下車，而交通擠塞的程度更令人感到非常苦惱。因此，政府必須進一步檢討道路使用情況，特別是優先讓巴士使用道路，或優化有關措施，以確保巴士繼續提供輔助服務，這是非常重要的。所以，我認為副局長表示不作檢討的言論，已反映出他完全沒有考慮其他交通工具是否能夠生存這項重要因素。

政府更應就個別地區或交通服務機構進行檢討，以配合人口增長的需要。剛才也有議員指出，某些地區的發展十分快。主席，我要特別指出，政府為了解決住屋需要，不斷在新界進行發展，以配合人口增長，例如北區、元朗、屯門，以至離島等區的人口均迅速增長，但這些地方的交通問題卻最為嚴重。例如，元朗的人口將於2023年增至15萬人。可是，現時西鐵載客量已經飽和，即使沙中線能夠在2017年通車，增加西鐵線車卡，也未必能夠解決市民早上無法上車的問題。要解決這些問題，必定要考慮巴士的輔助服務，這也是一項重要因素。因此，我認為如何能夠做好檢討，使鐵路真正發揮骨幹作用，是一個重要課題。

此外，元朗輕鐵由於系統落後，長期為市民所詬病，而且對整條元朗大馬路的行人以至行車線造成障礙。所以，我們希望政府因應這情況，檢討輕鐵元朗段是否需要繼續保留。我希望局長也能在這方面作深入考慮。

我謹此陳辭。

陳健波議員：本港交通運輸一直朝着集體運輸的方向發展。鐵路客運系統已經逐步發展到頗為完善的地步，而其他交通工具亦逐步成為輔助或配套的角色，並如議案所言，的確已經被邊緣化，出現服務倒退的現象，結果令整體公共運輸政策出現不少問題。所以，我贊成檢討交通運輸政策，除了繼續發展鐵路網絡之外，亦要讓其他交通工具可以健康發展，使市民可以享受更完善、合理和貼身的交通服務。

今天很多議員提出不同意見，我想集中說一說作為鐵路網絡配套的專線小巴的發展。政府打造一個以鐵路為骨幹的交通系統，但要發展集體運輸系統的效能，其實要依靠專線小巴接載市民由居住的屋苑往返鐵路站，特別是在新界或偏遠的地區，市民更加依靠專線小巴的服務。

然而，隨着鐵路不斷發展，專線小巴理應發展得很好，但事實並非這樣。專線小巴作為鐵路的輔助交通工具，一直廣受市民歡迎，但由於乘客量上升，市民在繁忙時間要大排長龍，在中途站更難以上車，而脫班的情況亦很嚴重。如果要增加班次，無可避免會令交通進一步擠塞，路邊空氣污染上升。同時，專線小巴也由於薪酬的問題，難以招聘足夠司機，這些都令小巴難以大量增加班次。

結果，鐵路可以很快將大量市民由工作的地方接載到鄰近屋苑的港鐵站，但市民再由港鐵站搭乘專線小巴回家，便可能要等候很長的時間。這發展反映交通運輸政策發展並不健康，鐵路即使可以快速運送大量市民，但如果接駁的交通服務追不上的話，同樣是徒然的。

隨着鐵路的承載量大升，各種輔助交通工具的承載能力亦獲得提升，包括政府已經准許專營巴士公司引進載客量更大的12.8米加長型巴士，以及在1994年和1997年增加的士牌照等。

我認為政府亦應該考慮提升專線小巴的運載能力。專線小巴的原廠設計是設有24個座位，只是目前法例硬性規定只准設16個座位，令應有的運載能力受到限制。所以，我們應該考慮撤銷專線小巴的座位限制，以不超過24個座位為限，我相信這會為本港締造五贏的局面。

第一是市民贏。由於座位由16個座位增加至24個座位，載客量即時增加50%，有助解決現時市民在繁忙時間等候專線小巴排長龍的問題，縮短候車時間，讓市民得到更好的服務。此外，載客量增加可大為紓緩車費加價的壓力，令市民受惠。

第二是政府贏。這做法令政府能以最環保的方式和在無須花公帑一分一毫的情況下，於繁忙時間立即增加50%的小巴載客量，以解決現時繁忙時間輔助交通工具運載量不足的問題。

第三是小巴司機贏。由於每部車輛的載客量增加，小巴公司有資源可以增加司機的工資、福利和培訓，提升服務質素，吸引更多人入行。

第四是業界贏。這做法可解決小巴業界經營困難和難以繼續經營的困境，亦可以避免終止部分虧損路線，以致影響市民，而增加車費的壓力亦得以紓緩。

第五是環境贏。這做法可釋放現時專線小巴原有的運載能力，不需要增加小巴數目，以最環保的方法即時增加50%的載客量。

我與其他不少團體均曾提出這項建議，但前數屆政府一直沒有理會。面對社會急速變化，政府施政應該引入新的思維，不要再猶豫不決，應立即推出這個多贏方案。

我謹此陳辭。

陳偉業議員：主席，有關整體運輸研究的討論不僅關乎一條鐵路、一個地區或一個問題。過去進行的3次整體運輸研究均為香港帶來翻天覆地的改變，因此，局長表示不接受檢討，是門外漢、是懶人的思維。為甚麼不做檢討呢？因為局長不懂得做。另一個可能性，便是權貴不想進行研究，他們想自行操控，單靠他們的金手指，喜歡做哪項發展便做那項發展，由長官意志決定一切，梁振英推行的中部填海發展正是如此。

讓我在乎告訴局長和全港市民，過去數次整體運輸研究為香港帶來了甚麼改變。第一次，是在70年代進行；第二次在80年代；第三次則在90年代。最後一次進行的研究與現在已相隔17年，但局長說不用再做，真是荒謬絕倫。局長，你混帳。

第二次整體運輸研究帶來甚麼影響呢？第二次研究後，政府訂定白皮書，並於當時宣布進行一系列工程：北大嶼山幹線、青馬大橋、3號幹線、7號幹線、中環灣仔繞道、16號幹線、東涌鐵路、將軍澳支線和西鐵。第三次研究的結果，除了一些規劃上的改變外，重點包括多項環保措施，如將部分的士和小巴改為石油氣車輛、增建行人天橋網絡、計劃發展電動車輛、將部分車輛的規格提升或轉用歐盟III期。這些措施是政府按照研究結果的帶領而推行的計劃，但這已經是17年前的研究，是17年前的決定。

現在整個香港變得一塌糊塗，政府的管理以長官意志凌駕一切，反之，這些研究是有系統、有思維、有計劃地進行的。我在這個議事

堂已多次指出，現時的政府有如七國之亂。梁振英亂點鴛鴦譜，找一個不懂規劃的“劏房局長”負責本港的發展，一個完全不懂運輸的政治“菠蘿雞”張炳良負責運輸。這個不懂測量的測量師特首，已把香港的規劃搞得如七國般混亂，運輸當然也受影響。

我很少贊成保皇黨特別是工商界議員的建議，但我今天呼籲所有泛民議員，所有了解香港規劃運輸的議員全力支持今天這項議案，迫使政府回應訴求。因為政府混帳，令香港如今變得七國般亂。

我們提出了很多次，我又在鄭汝樺離任前苦苦哀求，請求她在離任前做一件好事。由於整體運輸計劃涉及跨部門的範圍，她做不來，我便請她幫幫忙，做一個鐵路運輸的研究。其後，她決定進行並完成了。可是，這並不足夠，因為只有鐵路而沒有整體運輸的策劃和其他配合，很多方面仍有不足。

當年，我反對將鐵路港島線延伸至堅尼地城，以及在香港仔區興建鐵路，理由就是欠缺整體的運輸配套。這樣的規劃只會令港鐵獨大，對於其餘的“窮親戚”——小巴、的士和巴士，當局沒有任何配套安排。結果，堅尼地城站和香港大學站一通車，綠色小巴和紅色小巴司機便叫苦連天。

我多次批評政府欠缺整體的配套，即使已有鐵路研究，但仍然不足。為甚麼港島某些地區只有5萬人至8萬人便開設鐵路站？為甚麼新界西的居民只有二等公民的待遇。天水圍有30萬人，但也只有一個鐵路站。即使是新界其他發展區，如洪水橋，就是有20多萬人也只是計劃開設兩個鐵路站。這些規劃都是不合理的。為甚麼在港大、香港仔等地區特別興建鐵路線，為甚麼只有5萬人至8萬人便開設一個鐵路站呢？洪水橋有20多萬人口，為甚麼在新規劃中只設兩個鐵路站呢？

這是何等荒謬。歸根究底，是政府沒有釐定政策。為甚麼當局不可以釐定政策，確保每個地區都享有相同的地位和權利，只要那個地區有5萬至8萬人口，便由政府付錢興建鐵路呢？過去，興建鐵路的開支是由港鐵公司承擔的，但現在政府卻“開水喉”，由政府承擔全部資金，資助興建鐵路，然後送給港鐵管理。

為甚麼新界西居民要面對這樣的待遇？我希望易志明議員和其他議員也支持進行整體運輸研究。特別是新界西的保皇黨議員，他們在這問題上必定要發聲，不要再像鵠鵠一樣。每當新界西的居民被欺

負，我們都不見新界西的民建聯議員發聲。民建聯有3名新界西議員，但我從未見他們幫忙和發聲。狗奴才只聽共產黨的指揮，即使新界西的居民被欺負，他們也悶聲不響。為甚麼洪水橋要接受只有兩個鐵路站？洪水橋連同天水圍便有50多萬人口，為甚麼只有3個鐵路站？為甚麼屯門60萬人口只有兩個鐵路站？當局廢話連篇。

我很多謝易志明議員作為工商界議員也提出這項整體運輸研究的建議。可能過去九倉常被欺負，即使鐵路規劃伸延至門前也會被取消，我想他也深受被歧視和被針對的苦楚。他當時可能與政府的權貴有“牙齒印”或其他問題，以致鐵路站規劃伸延至門前也被取消。想當年，看到九倉的情況是多麼淒涼，但我當然不會幫助他。然而，這次我會支持他，因為他的建議關乎整體而非個人利益。

我希望今天這項議案可以獲得整體一致通過，以迫使政府必須回應市民的訴求。如果政府仍然不接納，我呼籲保皇黨的議員立即參與我們的不合作運動，與政府正式開戰。如果當局對如此好的意見也不理，便證明他們都是只顧自己利益，只想透過操控獲益，然後用金手指分派利益，分給自己的親信。因此，我希望透過這項研究為香港討回公道，更為整體運輸系統討回公道。

莫乃光議員：主席，今天的議題範圍很廣泛，我感謝易志明議員提出這項議案。不過，由於時間所限，我會主要集中談兩方面：第一是智能運輸和應用新科技；第二是行人專區及空氣質素。

參考第三次整體運輸研究報告，在使用新科技管理方面，當年政府的建議已提及智能運輸系統，包括監測交通流量、導航、提供即時交通資訊等。不過，大概大家當年也未曾預計現時每人手上也會有一部4G制式等的智能電話，可以隨時透過手機掌握大量交通資訊。觀乎政府在智能運輸系統方面的成果，運輸署的智能運輸電腦系統的發展可謂一波三折，至今仍然缺乏普及應用，但科技和市民對科技的認識卻已一日千里。

反觀外國的發展，智能運輸系統已達至提升環保效益的層次，有助節省運輸成本和減少廢氣排放。就外國的智慧城市來說，例如西班牙的巴塞隆拿，當地的智能運輸系統可以監測街道空置泊車位的位置，為司機提供實時資訊，讓駕駛人士省卻尋找泊位的時間和燃料，亦可減少尋找泊位時造成的擠塞。

至於香港，在導航系統方面，特別是私家車的導航系統，我們發覺了一些問題。我在剛過去的聖誕、新年假期前往美國，發現該處每輛汽車也裝有導航系統。然而，在香港，那些已經安裝導航系統的汽車須先拆除才獲准在港行駛。去年，有些車主與我聯絡，質疑香港的規定何以如此落後，我便在去年10月向政府提出了一項書面質詢，內容是關於在車輛內安裝視象顯示器的。現時《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)第37條的規定，原來設有很多限制——我在此不浪費時間讀出來，因為局長一定很清楚的了——業界和駕駛者均指出，這些規定導致新一代系統被禁止在香港使用，窒礙這些科技在香港的發展和應用。

然而，政府當時給我的答覆卻指當局沒有打算修改條例。答覆中最可笑之處，就是當局竟然指新一代的資訊系統不論是否以互動形式控制，只要符合現行規例的要求便可使用，因此法例不會窒礙新科技的應用。當局竟可說出這番話，我真的十分佩服。

現時大家就是指出有關規例不容許他們使用該等系統，但當局的答覆竟說只要按照規例使用便可以，所以不會窒礙發展。當局究竟在說甚麼？當局是否明白我們關注的問題？我們是指出有關規例已過時，但當局卻說只要按照規例便不會過時。這就是當局的邏輯，怎可如此“遠”？怎可把所有責任也推說成是基於道路安全的考慮呢？難道香港司機的駕駛技術特別差，所以會較為危險嗎？大家也看過香港的的士司機，他們十分厲害，可以擺放10部電話在面前，一面駕駛，一面控制電話也不發生意外，而警方沒有拘捕他們。然而，當一輛新車按正式程序申請批核在港行駛時，當局卻要求司機把導航系統拆除，政府還說甚麼要支持發展創新科技，這也真的太可笑了。

今天易志明議員要求展開第四次整體運輸研究，但局長剛才已指出當局不會進行，當中的邏輯同出一轍，就是官員甚麼也不用做，甚麼也不用檢討。就我來說，我認為應該持續地進行檢討，而不只是按次，分第二次、第三次、第四次或第五次的進行，當局根本無時無刻也應進行檢討。

主席，第二方面，我希望談談汽車廢氣，這方面的問題其實很大。在雨傘運動結束後，所謂的回復正常，就是道路再次充滿了廢氣，蔣麗芸議員剛才也認同這點。這陣子，特別是在雨傘運動之後，我也盡量步行回立法會，我也發覺在佔領運動完結後，在海富中心的天橋上已經嗅到廢氣。

根據《南華早報》9月30日的報道，中環、銅鑼灣的空氣質素健康指數水平跌至新低。根據環保署的資料，由佔領開始前的星期日晚上至翌日早上，二氧化氮的水平全部下跌了一半，當然，翌日本來是上班時間，但汽車因為佔領行動而無法行駛。然而，《南華早報》12月17日的報道指出，在佔領完結後，污染水平也“back to normal”，回復至正常的水平。可是，這並非我們理想中的正常水平。

“健康空氣行動”曾進行一項測試，比較在佔領期間和佔領完結後的指數，結果發現旺角的PM2.5水平上升了42.3%，銅鑼灣上升了55%，而中環甚至上升了83.3%。這項實證證明開通行人專用區是可行的，政府一定要考慮。然而，我們現時看到政府在這些政策研究中，包括早前在11月提交的《公共交通策略研究》，只側重改善服務，卻無視低排放交通規劃的迫切需要。

在佔領行動期間，政府讓我們看到當局在改道上是可以很快處理，而且是可以辦得到，可以解決問題的。可是，當局仍然不肯考慮設立更多行人專區來改善空氣質素。其實，我認為中環整條電車路也是可以設為行人專區的。

主席，我謹此陳辭，希望政府真的可以考慮所有議員今天提出的意見。

主席：是否有其他議員想發言？

何俊仁議員：主席，我們支持盡快進行第四次整體運輸研究，以達致以下政策目標，包括：重整全港的交通網絡、檢討區域性的交通需求和未來發展，以及重新檢討各種交通工具的角色等。我想在此集中討論以下數個課題，包括：新界西的交通發展和需求、輕鐵未來的角色和發展方向，以及離島線渡輪的營運模式等。

我先談新界西的交通需求。早前運輸及房屋局表示會擱置興建荃灣至屯門鐵路的建議。然而，運輸及房屋局忽略了，自從屯門區至中環的渡輪停辦後，屯門公路和西鐵已成為兩個主要對外的交通途徑。根據運輸及房屋局去年2月提交本會的文件顯示，如果採用新的方式，即車廂每平方米4個人站立而非6個人，目前西鐵在繁忙時間的載客率已達99%。第二，在過去5年，我們留意到，元朗、天水圍兩區亦新增了不少住宅樓宇。發展局亦於去年提出，如果成功重新規劃元

朗區內的14幅地皮，預計可提供42 000個單位，連同鐵路沿線的物業，以及計劃興建新的居者有其屋等，區內未來的供應可達63 000個單位，那麼，試問在目前西鐵幾近飽和的情況下，未來如何應付西鐵承載屯門、元朗、天水圍出市區工作的居民或往來的交通需求呢？再加上元朗市內的道路設計，尤其是大馬路，根本不足以容納更多的巴士線行駛。所以，我們希望政府必須重新考慮興建荃灣至屯門的鐵路，以應付未來新界對外的交通需求。

第二，輕鐵的角色和未來發展。談到輕鐵，雖然政府不承認，但我們覺得，一直以來，確實有一個輕鐵專區在持續運作。事實上，輕鐵發展至今已達瓶頸的情況，大量佔用路面之餘，亦不能再增加乘客量，尤其是元朗大馬路，因為輕鐵致使每邊由3線變成1線，屯門區亦出現類似的情況，居民經常投訴列車班次服務不足。因此，我們認為應該盡快進行第四次整體運輸研究，並探討未來輕鐵的角色，甚至包括考慮有沒有可能廢除輕鐵這個方案，雖然我對此方案暫時未有結論，但我們不應排除這方案，否則如何能夠增加輕鐵的載客量呢？究竟有沒有其他可行的替代方案呢？

第三，渡輪方面。渡輪是離島對外或連接市區的唯一交通工具。然而，受制於渡輪服務收益下降，離島居民經常要面對加價的壓力，縱使政府約於20年前透過補助碼頭維修費和燃油費的形式來提供資助，但仍不足夠，加價壓力非常高。事實上，對於梅窩、長洲及坪洲等的船費，居民投訴之聲不絕。其後，有些離島居民因交通費問題而被迫離開他們的住所，搬往市區，他們的居住環境當然會較原來的家園差很多了。這些問題是我們需要面對的。政府於過往承認有責任穩定渡輪票價時曾經提出了一些方案，包括容許碼頭發展上蓋等，但這些方案至今似乎無法產生我們期望的作用，未能減除離島居民面對交通費不斷增加的壓力。我認為，政府應維持穩定而合理的渡輪票價，對沒有選擇、被迫乘搭渡輪的離島居民能公平一點。所以，我們建議政府應採取更務實的態度來研討，究竟有何方法來長遠解決這些問題。其實，多年來，立法會也有同事提出，政府應考慮以一間政府全資擁有的非牟利公司來營運這些船隻。至於營運方式，政府可斥資購買船隻以作資助，當然亦可透過一些中介者來營運，但最重要的是，投資資本方面是非常重要的(計時器響起).....惟有這樣才能解決問題。

主席：是否有其他議員想發言？

梁耀忠議員：主席，最近數年，我們聽到居民對交通問題的不滿，越來越嚴重，較以往更厲害。我們時常聽到居民，投訴最多是巴士不足夠，小巴不足夠。而近期更增多了連輕鐵和港鐵也不足夠的投訴，尤其是新界西的情況更為嚴重。

去年，我們曾與邱誠武副局長視察過新界西早上的情況，看到很多時候上班的工友及學生，要等待四、五班列車才能上車。不單是這樣，有些居民或學生為免遲到，竟然要提早1小時或以上使用這些交通工具。這種情況非常嚴重，儘管我們曾與邱誠武副局長視察該區情況，亦討論過，但是，主席，情況依舊，沒有任何改變。

其實，箇中原因當然是整項運輸政策失敗，尤其是集體運輸，特別是以鐵路為主的做法，才是最嚴重的問題。雖然政府否認鐵路運輸優先，亦經常予以否認，但事實上、客觀上，造成這種現象，並導致其他交通工具在營運上根本有困難，而需要減少班次、減少路線。這種情況以巴士為例，便很清楚。

大家都知道，去年巴士公司不斷表示，為了經營，需要重組巴士路線，而重組並非指增加巴士及巴士路線，而是減少巴士路線及班次，令乘客不得不轉乘鐵路，導致鐵路運輸的使用量大增，加上無法配合人口及地區發展的情況，所以，市民的怨聲實在非常大。

主席，我很贊同剛才黃毓民議員所說，當我們今天討論集體運輸系統時，不能夠單獨考慮運輸的問題，而必須配合城市規劃，以至地區人口增長等問題一同討論。

舉例而言，近期特區政府強調，目前香港面對房屋短缺的問題，所以不得不大量增加樓宇供應，故凡是有土地，便用來興建樓宇。而我們將此情況稱為“見縫插針”，不斷興建樓宇。但當興建樓宇時，便不顧一切，不理會地區人士反映的意見，尤其是有些地區的交通問題非常嚴重。如果人口再增加，其實根本無法解決問題，交通問題一定會繼續惡化，亦無法解決。很可惜，政府完全不理會，聽而不聞，看到交通問題嚴重也視而不見，只顧“見縫插針”地興建樓宇。

又舉例而言，元朗便是一個很好的例子。元朗現時發展驚人，人口劇增，但很可惜，客觀地，社區的道路網或交通配套，無法配合人口發展的增長，不斷發展導致現時元朗的交通問題非常嚴重。

除了人口增長外，規劃也是一個問題。我看到很多時候，特別是新界西的居民，已經開始不止在本區上班上學，大多數要離開本區。以上班為例，居民要到荃灣，甚至九龍、港島以至觀塘區。他們要到這麼遠的地區上班，一定會增加交通負荷。從以往的發展，我們看到荃灣這個衛星城市，居民能夠在本區上班上學，減輕了交通負荷。但是，現時情況已改變，所以，如果真的要檢討運輸，一定要從城市規劃及地區發展等各方面一併討論這些問題。

主席，我想多說少許有關元朗的交通問題。元朗的交通問題現時主要是因為輕鐵，輕鐵經多年發展，已不適合地區發展。剛才有同事提到，是否要重新檢討，不再使用輕鐵。其實，居民亦有這種強烈的訴求，表示如果仍然要維持輕鐵服務，便不能夠容忍它佔用道路。因為這樣真的阻礙到很多交通運輸，所以如果真的要保留輕鐵，必須改為架空。如果不架空而再維持輕鐵，只會令元朗以至新界西整體運輸，出現更嚴重的交通問題，更是無法解決的。

所以，我希望今次政府如果真的要進行整體運輸檢討，必須加重或集中討論輕鐵的發展，研究是否能夠改為架空服務，否則便無法解決新界西整體運輸的問題。

主席，我謹此陳辭。

葛珮帆議員：主席，我感謝易志明議員提出“盡快展開第四次整體運輸研究”的議案。

我認為政府應該盡早展開第四次整體運輸研究。對上一次的整體運輸研究至今已經超過16年，當時本港人口約680萬人，而根據政府截至去年8月的最新統計，本港人口已經達到720萬人，人口增長超過40萬人，對運輸方面的需求自然大量增加。雖然政府過去一直十分關注交通運輸的問題，希望在交通方面令市民更為方便，不少的大型交通項目，例如西鐵、西港島線、青沙公路、沙中線等亦已經落成或在進行中，但仍然有很多需要改善的空間。今天我希望集中談一談西貢區和沙田區的交通問題。

主席，將軍澳是本港其中一個以鐵路為主要交通骨幹的新市鎮。我認同集體運輸的理念，但也認為不能只是依賴鐵路，而疏忽其他交通工具的配套。以將軍澳的情況為例，該區已出現過分傾斜於鐵路的

情況，而由於其他交通工具的配套不足，每當港鐵出現故障時，便出現居民無法返回將軍澳的情況。以2013年12月16日為例，當港鐵將軍澳線出現故障後，由於政府在2013年11月30日已經將將軍澳區唯一往返港島西區的692號巴士線停辦，結果導致當天不少將軍澳居民要用3個小時以上才能從港島返回將軍澳。雖然故障不是天天發生，但當真正遇上事故時便會發現，如果只是單單依賴某種運輸系統，便會相當危險，造成居民相當不便。

此外，現時將軍澳區在繁忙時間的道路和鐵路的使用率已達飽和。根據港鐵公司去年呈交立法會的數據，將軍澳線在繁忙時間的載客率已經高達100.6%。在將軍澳隧道塞車已經成為居民習以為常的情況，而在將軍澳港鐵站，居民在上班的時間又需要等候3至4班車才能上車。雖然現時將軍澳南區的跨灣連接路和將軍澳藍田隧道也正在進行一些工程，並預計在2020年便可建成通車，但將軍澳的人口增幅呈爆炸性的增長。將軍澳南區將會有不少新屋苑落成，尤其集中在港鐵康城站一帶。當跨灣連接路和將軍澳藍田隧道建成後，又是否可以有足夠能力疏導將軍澳區的交通壓力呢？會否出現隧道剛建成便達到飽和的情況呢？所以，我希望政府在進行整體運輸研究時要更有前瞻性，並且多聆聽居民的意見。因此，如果政府說不打算進行這項研究，我們會感到非常失望。

主席，在沙田區方面，沙田早已是一個發展成熟的新市鎮，人口已經接近70萬人，而且馬鞍山區的人口亦已經超過20萬人，對交通需求十分殷切。雖然大埔公路的擴闊工程已經展開，但對外交通仍然有很多可以改進的地方，特別是馬鞍山區往返市區的交通問題尤其嚴峻。區內對外交通主要以巴士和鐵路為主，政府應該盡快啟動T4號主幹路這條由馬鞍山直出市區的快速公路或增建沙田繞道。現時馬鞍山居民早上上班時間要等候很久才能乘搭馬鐵，我們相信這問題會越趨嚴重，我更擔心居民快將連月台也擠不上了。

此外，民建聯過去曾經建議興建延伸至沙田的屯荃鐵路。現時新界東和新界西並無鐵路直接連接，令新界東西兩地居民來往相對困難。我認為如果能夠興建一條貫穿新界東西的鐵路，不但能夠方便市民，也可以疏導路面的交通。在提升公路、鐵路的同時，我認為在單車徑發展比較完善的地方，例如新界區，政府應該進一步推廣單車作區內的交通工具，一來比較環保，二來可以紓緩區內的交通負荷，三來可以增加社區之間的來往和了解。

現時沙田區議會正透過與社會企業合作，籌備全港首個區域性的自助單車租借系統。如果成功開展，我認為這計劃所得到的經驗，長遠對政府推行香港新界成為單車城市會帶來有利的條件。回看歐美、很多中國國內城市、台灣等地方在推動公共單車系統方面已經有一定的成果，但要將香港新界發展成為單車城市，政府需要改變其政策。根據政府現時的政策，單車仍然是消閒工具，並非運輸系統一員。所以，政府必須改變政策，並且需要就單車運輸準備適當的配套，例如打通每區區內的單車徑。以將軍澳和沙田為例，現時區內單車徑出現很多“斷截禾蟲”的情況，居民已感到十分不方便。如果單車徑未能做到貫通各處，未來又如何能夠吸引更多市民使用單車呢？此外，有關單車專用的設施，例如單車馬路和路燈系統、單車停泊系統、公共單車租借系統等的發展，也應該是政府日後研究的方向。

主席，我謹此陳辭。

陳志全議員：我們當然支持“盡快展開第四次整體運輸研究”。剛才聽到陳偉業議員為新界西的居民吐苦水，說鐵路車站的密度與人口不成比例。如果香港島跟新界西比較，你可以說政府一定是偏幫港島。但是，相對於新界東，大家不要以為新界東比新界西好得多，新界東的鐵路車站當然相對而言密一點，但以整個交運系統的研究而言，除了鐵路車站的密度和車輛數目之外，其實鐵路的管理也是非常重要的。

今天易志明議員的原議案的其中一段相對而言比較具爭議性，因為我看到民主派的議員在修正案中刪掉了部分字眼，便是中間部分的“政府在過往三次整體運輸研究均只以香港為本位，卻未有考慮在中港進一步融合下所帶來不論是人流或車流的跨境運輸需求，而交通運輸基礎設施的發展……亦未能配合車輛數目的大幅增長”。

當然，在16年前，沒有人想到中港問題會這麼嚴重，當時也沒有想到會有自由行，以及水貨客問題這麼嚴重，我想當年也是沒有想到的。所以，在這一個環節，我想重點說一說新界東鐵路車站的水貨客問題，這對居民造成非常大的困擾，並不是加密列車班次或增加多少個車廂，便能夠解決得到的。當然，大家也知道新界東的鐵路已經加無可加，即不可能再加密班次。

但是，我想藉這個機會替居民吐一吐苦水。我想針對港鐵上水站的管理問題。管理是很重要的，因為居民甚至車站也無法進入，入不到車站，班次多密都與他們無關。有居民向我哭訴，在上水站C出口

本來有一個磅給那些 —— 我們就不叫他們做水貨客吧 —— 攜帶大型行李的乘客秤一秤行李有否超重、size是否過大。但是，在A出口的大堂卻沒有這種磅，於是很多這些所謂水貨客當然進攻A閘口，而港鐵只有3名職員，他們同一時間最多只能處理3名乘客，但另外的三、四十名乘客便同步衝閘，趁機入閘。其實，香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)的職員也很慘，有職員向我反映說這些水貨客曾經警告他，說認得他，知道他住在哪裏，叫他不要這麼嚴格，要“識做”。這便是雖然訂定了一些法規、在車站定下了一些規則，但你沒有足夠人手執行，或者即使有人手，但他們也不夠膽執行。我覺得港鐵公司或政府也須正視這個問題，不要覺得水貨客問題是解決不了的或這是另外一個問題。但是，在交通運輸系統當中，是否能夠做到你訂下的法規或訂下的規則能夠執行呢？

局長，你可以找天跟我在黃金時間，即4時至5時半……水貨客有良心，他們在下班的繁忙時間之前大規模出動，避免阻礙大家放工和出現太大衝突。但是，居民向我表示，雖然他現在已經買頭等車票，但頭等車廂同樣被這些超大型行李霸佔。為甚麼中港矛盾這麼嚴重呢？你一看到有關的相片便會很生氣。為甚麼明明有超重的規則，說會磅重及量度體積，但車廂裏面還是有這麼多貨，甚至在頭等車廂內也有這麼多水貨客呢？這便是因為港鐵公司無法管理、無法處理。

港鐵公司處理不到，那麼，警察會否幫忙呢？警察在對付佔領行動、對付“鳩鳴”時動用這麼多人力，但卻無法打擊水貨客或控制港鐵站的秩序，這便是所謂中港矛盾、中港衝突變本加厲的原因。無論你增加多少班次或是擴建車站，也無法處理這個問題，最少你是有法不執，只是訂出法規，但卻無法執行，因而導致很多問題。

此外，我也想趁機會說一說關於東九龍環保連接系統的問題。其實這也是一個近期我頗為關心的交通問題，因為在發展事務委員會上也有很大爭議。大家都覺得政府在暗地裏是向鐵路傾斜的 —— 不要說鐵路，而是向港鐵公司傾斜。本來政府一意孤行要採用單軌架空列車，但是，民間和民主派的數位議員都希望政府有較開放的思維。路面電車是否其中一個選擇呢？

除了過去在港島之外，其實現時的新派電車在九龍區或東九龍區有沒有機會發展呢？最後，政府答應在可行性研究報告內平均地研究全部數項提出的建議，這暫且聽着。我覺得政府其實已經一意孤行要採用單軌列車，但單軌列車有甚麼壞處，外國有甚麼失敗經驗，這些我們在發展事務委員會的會議上已經說過很多。趁着這個機會，當我

們要展開一項整體運輸研究時，我希望政府不要純粹依循傳統思維，以為處理得到便可以，而是應該參考一下其他城市的經驗。如何活化電車，令新派電車能夠在香港不同地區服務市民，這也是一項值得研究的課題。

我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

主席：如果沒有，易志明議員，你可以就各項修正案發言。

易志明議員：主席，今天共有7位議員就我的議案提出修正案，他們的修正案大部分是加入更具體的意見，與我的原議案基本上是沒有抵觸的。不過，我也想就數位議員的一些修正案，作簡單的回應。

鄧家彪議員在修正案中加入要關注公共交通服務從業員的收入，這一點我是不會反對的。因為，目前困難的經營環境，的確令個別種類司機的薪酬欠缺競爭力，這也是業內聘請司機困難的原因之一。因此，政府應透過檢討整體運輸的狀況，從多方面着手解決公共交通服務的營運問題。

去年年底，政府公布《香港承受及接待旅客能力評估報告》，當中並無顯示香港出現承載力不足的問題。因此，我對於郭家麒議員指公共交通服務無法應付額外乘客量的說法有所保留。正如我之前所說，香港地少人多，以高載客量的鐵路作為主要運輸系統是一個正確方向。不過，我贊同郭議員的建議，便是應特別關注偏遠地區市民的交通費支出問題。

至於陳鑑林議員的修正案，我基本上是同意的。不過，他提出發展單軌列車，陳志全議員剛剛也有提及這點，但我對此有所保留。事實上，不止是我，就是香港運輸物流學會同樣對發展單軌列車在財政、收費、靈活性方面都表示有所保留。不過，由於修正案只要求對此進行研究，所以我也會表示支持。范國威議員在修正案中提到港鐵

霸權這種較為偏頗的說法，又認為長遠的交通運輸規劃應繼續以香港為本位，我稱此為畫地為牢的方法，無視了中港互動發展的事實，對此我無法苟同。不過，在進行《公共交通策略研究》時，政府確實應考慮將現時由港鐵營辦的接駁巴士服務，改由其他公共交通服務承擔。

謝偉銓議員和盧偉國議員在發言時都提出了一個重點，便是過去3次的整體運輸研究均是單以香港為本位。我這裏所說的本位，是指只考慮香港當中的事宜，但對所有跨境交通運輸則不作考慮。就此，我剛才第一次發言時已列舉了不少數據，我不打算在此重複，但我認為政府必須正視此問題，亦希望當局透過第四次的整體運輸研究，予以改善。

多位議員在發言時也提到交通運輸和城市規劃的問題及關係，並提出了不少意見，我不再重複，我相信局長已聽得非常清楚。有數位議員提到中港融合所引發的矛盾問題，我相信剛才陳志全議員說得比較清楚，他針對的是水貨客問題。自由黨一直都有提出這類問題，就是政府是否應推行措施，限制水貨客的流動，我們也曾提出一日一行等措施，希望減少對新界東北市民的影響和衝突。

最後，我非常感謝19位議員今天就議案發表不同意見，基本上大家都認同政府有必要盡快進行第四次整體運輸研究。我希望政府能接納議會的聲音，盡快着手安排，為香港未來的交通運輸發展制訂清晰和具前瞻性的藍圖，藉以進一步完善整套運輸系統，推動香港發展，以及為市民提供更完善、更具效率的交通運輸服務。

主席，我謹此陳辭。

運輸及房屋局局長：主席，我感謝19位議員就整體交通運輸，特別是公共交通和其他課題的發言。大家的發言基本上可謂把香港目前交通運輸所遇到的問題全部說明了，幾乎沒有甚麼遺漏。

我想在此說清楚，對於社會的交通環境在過去的十六、七年的變化，其實政府不會忽略，亦不是沒有因而作出任何舉措。我在開場發言時也說了，政府不會進行第四次整體運輸研究，並不等於我們不做任何工作，亦不等於我們不會適時檢討目前公共交通或其他環節所遇到的問題。例如我們提到，由於我們的鐵路發展非常成功或成熟，而

對於其他公共交通工具本身帶來了衝擊，因為這樣，我們在去年宣布進行公共交通策略的研究，正正回應了各位議員剛才提出的各項關注。

我想指出，整體性的運輸研究所關注的是一些整體性的策略，是一些全港性、綜合性的問題，而並非一些局部或個別地區所遇到的問題或政策的落實。整體的問題，我們過往已在第三次整體運輸研究內涵蓋了，而我們亦正在落實有關的綱領。至於落實時所出現的一些具體問題，我們可以在具體操作的層面上去處理。

我想在此指出，政府過去曾經進行了3次的整體運輸研究，上一次於1999年完成的研究，是完全確立了以鐵路為公共交通系統骨幹這項大政策，同時亦因應不同公共交通工具的效率及功能，制訂了各種公共交通服務的角色及定位。經過這麼多年的實踐和經驗，我們覺得需要在這方面作出檢討，因此我們提出了有關公共交通策略的檢討。這項檢討除了為各種公共交通工具作出定位外，我剛才亦提到會就各個專題進行研究。

我在此想強調，香港本身人口密集，可發展的土地資源非常有限，而公共交通工具的乘客承載量每天過千萬人次。鐵路可快捷地運載大量乘客。以現時香港市區多條鐵路線為例，在繁忙時段每小時可疏導數以十萬計的乘客，這並非其他交通工具可以輕易取代。其他人口密度較高的大都市，例如新加坡、東京、首爾、倫敦、紐約等，也大多依靠鐵路作為集體運輸工具。香港作為地少人多的大都會，不單路面空間有限，市民亦關注路面交通對空氣質素的影響，因此，香港適宜繼續施行以鐵路作為公共交通骨幹的政策。

雖然鐵路是香港公共交通網絡的骨幹，其乘客量佔公共交通乘客量四成，但專營巴士的服務仍有其優勢，是路面的主要公共交通工具。專營巴士與鐵路服務之間能相輔相成；專營巴士可以繼續服務尚未有鐵路直達的地方，並提供接駁鐵路網絡以外地區及跨區的交通服務。

為了進一步優化專營巴士網絡及提升其運作效率，我們自2013年起採用了新的“區域性模式”來推動巴士路線重組，理順巴士路線過多的一些問題，減輕議員剛才所指出的路面擠塞情況。除此以外，專營巴士公司亦透過更換更環保並採用無障礙和方便長者、殘疾人士而設計的巴士，以提升巴士服務，照顧不同乘客的需要。在可行的情況下，全港巴士預計可在2017年前採用低地台的車種。

過去的整體運輸研究，主要包括制訂運輸基礎設施的發展計劃、按各種公共交通服務的效率和功能來訂定其角色和定位，並就其他交通管理課題進行專題性研究。我們已完成的鐵路發展策略，加上將會完成公共交通策略，正如我剛才所說，兩者已組成主要的公共交通政策和策略。因此，我們不需要等待進行第四次整體運輸研究，也能回應現時我們遇到的各種問題。

至於剛才各位議員提到有關道路使用率、車輛增長、環保運輸的措施，或一些地區交通的需要，我想藉此機會說明政府在這幾方面的工作。

政府一直有密切監察汽車數目的變化。近年，本港私家車數目的確不斷增長，令本港有限的道路更加擠塞，不單對道路使用者帶來不便，亦會影響經濟。為紓緩交通擠塞，運輸署已在不同地區實施交通管理措施，例如劃設不准停車區域，務求使車流順暢，善用有限的路面。

我們亦看到交通擠塞問題持續，所以在去年3月邀請交通諮詢委員會(“交諮詢”)進行有關香港道路擠塞的研究，探討導致香港整體道路交通擠塞的各種因素，並建議可在合理時間內實施一些全港性短期和中期措施，以紓緩道路交通擠塞；同時要求他們提出全港性的長遠方案供政府作進一步研究。交諮詢會亦已於上月向我提交報告。正如報告指出，解決道路交通擠塞問題是刻不容緩的，所以我們的部門正積極研究交諮詢會所提出的建議，並會考慮將來道路使用政策可如何配合整體公共交通服務的布局。

交通便捷程度與空氣質素已成為界定城市生活質素和吸引力的重要條件，也是城市人深深關切的問題。因此，環保運輸是我們運輸政策的重要一環，亦在第三次整體運輸研究中得到確定。鐵路以電力驅動，不會產生路邊的排放污染，是實行環保運輸的重要手段。

此外，政府亦致力推行有關車輛排放的改善環境措施，並於2011年3月成立3億元的“綠色運輸試驗基金”，鼓勵運輸業界試驗綠色和低碳的創新運輸技術，以及推廣在香港使用電動車，並拓展充電網絡等。本屆政府去年3月1日起已推出約114億元的特惠資助計劃，淘汰以前的歐盟IV期柴油商業車，並為去年2月1日及以後登記的柴油商業車輛訂下15年的退役期限。政府亦在去年4月完成一次性資助計劃，

資助汽油和石油氣的士及小巴車主更換催化器及含氧感知器，並自去年9月起在路邊設置流動遙測儀器，加強監管石油氣和汽油車輛的廢氣排放。

在專營巴士方面，政府致力鼓勵業界在可行情況下使用環保車輛。現時，巴士公司必須使用車齡少於18年的巴士。專營巴士公司已自2010年起開始購買歐盟V期的新巴士。政府亦有資助專營巴士公司為歐盟II期和III期巴士加裝選擇性催化還原器，改善它們的排放表現。為了減低繁忙路段的路面排放，政府鼓勵專營巴士公司盡量調派低排放巴士行走包括在中環、銅鑼灣及旺角等繁忙路段在內的低排放區試驗路線。專營巴士公司亦在環境局資助下試用混合動力和電動車輛，測試這些車輛在本港的運作表現和效能。因此，我們並不需要進行第四次整體運輸研究，亦已正在推動環保運輸政策。

我們亦配合環境局推行電動車的應用，而推行時機及力度的關鍵在於電動車科技在市場上是否已經成熟。大前提是，電動車輛能否提供穩定和可靠的公共交通服務。目前而言，我們仍需要按部就班作出試驗，適時因勢利導地執行。

回應胡志偉議員提到單車的問題。政府肯定單車作為一種環保並可作短途代步的交通工具。我們會推行“單車友善”政策，在新市鎮及新發展區建立“單車友善”環境，當中當然包括在適當地點設置單車徑及相關設施。

另一方面，我們正在大埔區推行先導計劃，試驗一系列的改善措施，使單車徑及單車泊位更安全和方便；我們現正評估各項措施的成效。運輸署亦已開展另一項顧問研究，詳細檢視現時9個新市鎮需要改善的單車設施，並研究如何可以廣泛利用在大埔區先導計劃中所試行的改善措施的成果。

政府一直在技術可行的範圍內，為由路政署負責維修及保養的行人天橋、高架行人路和行人隧道等加設無障礙通道設施，並在2012年8月推出“人人暢道通行”計劃。在這個計劃下，我們正全力推展超個200個項目，包括各區區議會所選定合共54條作優先推行的公共行人通道，其中10個項目已經完成，其餘大部分項目的相關加建工程預計陸續於2018年前完成。這些措施正正反映我們除了致力改善用機械推動的運輸外，對於行人的運輸和交通，也提供便利的環境。

主席，我要再次多謝各位議員的發言，他們為香港的交通運輸網絡能更趨完善提供了很多寶貴的意見，因時間所限，我未能一一回應。政府會密切留意最新的社會經濟發展，因應不同地區的交通運輸需求變化，適時作出相關措施，以及在交通管理上作出配合，並會與各公共交通服務的持份者緊密聯繫，確保公共交通服務的質素，為市民大眾提供便捷、可靠、高效、舒適和有選擇的交通運輸系統。

多謝主席。

主席：我現在請鄧家彪議員就議案動議修正案。

鄧家彪議員：主席，我動議修正易志明議員的議案。

鄧家彪議員動議的修正案如下：

“在“政府進行”之前加上“自”；在“第三次整體運輸研究”之前刪除“的”；在“，社會”之前刪除“距今已超過16年，在此期間”，並以“後”代替；在“增加；”之後加上“同時，在政府鼓勵市民充分運用鐵路服務的情況下，其他公共交通服務的從業員的收入嚴重受到影響；”；在“未能”之後刪除“配合”，並以“解決”代替；在“數目”之後刪除“的”；在“增長”之後加上“的問題”；在“藍圖，”之後加上“包括檢討所有隧道及橋樑的收費，”；及在“經濟發展，”之後加上“確保其他公共交通服務的從業員有較穩定的收入，”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：鄧家彪議員就易志明議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

田北俊議員起立要求記名表決。

主席：田北俊議員要求記名表決。表決鐘會響5分鐘。

主席：現在開始表決。

(單仲偕議員無故站起來)

主席：單仲偕議員，請你坐下。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

石禮謙議員、李國麟議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、李慧琼議員、陳健波議員、張國柱議員、葉國謙議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、莫乃光議員、張華峰議員、潘兆平議員、鄧家彪議員、盧偉國議員、鍾國斌議員及謝偉銓議員贊成。

地方選區：

陳鑑林議員、梁耀忠議員、劉慧卿議員、譚耀宗議員、王國興議員、黃國健議員、梁家傑議員、田北俊議員、胡志偉議員、陳恒镔議員、陳家洛議員、梁志祥議員、麥美娟議員、郭家麒議員、單仲偕議員、葛珮帆議員、蔣麗芸議員及鍾樹根議員贊成。

梁美芬議員反對。

陳偉業議員、黃毓民議員及范國威議員棄權。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有20人出席，20人贊成；而經由分區直接選舉產生的議員，有23人出席，18人贊成，1人反對，3人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案獲得通過。

梁君彥議員：主席，我動議若稍後就“盡快展開第四次整體運輸研究”所提出的議案或修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起1分鐘後進行。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：梁君彥議員動議的議案，予以通過。

主席：是否有議員想發言？

(沒有議員表示想發言)

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

我命令若稍後就“盡快展開第四次整體運輸研究”所提出的議案或修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起1分鐘後進行。

主席：議員已獲通知，由於鄧家彪議員的修正案獲得通過，胡志偉議員及范國威議員已撤回他們的修正案。

主席：郭家麒議員，由於鄧家彪議員的修正案獲得通過，你現在可以動議你經修改的修正案。

郭家麒議員：主席，我動議按照我經修改的修正案，進一步修正經鄧家彪議員修正的易志明議員議案。

郭家麒議員就經鄧家彪議員修正的議案動議的進一步修正案如下：

“在緊接句號之前加上“；本會亦促請政府全面檢討第三次整體運輸研究的建議的執行成效，以及立即檢討現時的公共交通服務經營模式(包括應否優先發展鐵路運輸系統)，藉以推動環保運輸系統及廉價的公共交通服務”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：郭家麒議員就經鄧家彪議員修正的易志明議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

易志明議員起立要求記名表決。

主席：易志明議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

李國麟議員、張國柱議員、易志明議員、姚思榮議員、莫乃光議員、潘兆平議員、鄧家彪議員及鍾國斌議員贊成。

石禮謙議員、林健鋒議員、梁君彥議員、陳健波議員、張華峰議員、盧偉國議員及謝偉銓議員反對。

黃定光議員、李慧琼議員、葉國謙議員、何俊賢議員及馬逢國議員棄權。

地方選區：

梁耀忠議員、劉慧卿議員、王國興議員、何秀蘭議員、梁美芬議員、黃國健議員、梁家傑議員、陳偉業議員、黃毓民議員、胡志偉議員、陳志全議員、陳家洛議員、麥美娟議員、郭家麒議員及單仲偕議員贊成。

陳鑑林議員、譚耀宗議員、范國威議員、陳恒鑽議員、梁志祥議員、葛珮帆議員、蔣麗芸議員及鍾樹根議員棄權。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有20人出席，8人贊成，7人反對，5人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有24人出席，15人贊成，8人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

主席：謝偉銓議員，由於鄧家彪議員的修正案獲得通過，你現在可以動議你經修改的修正案。

謝偉銓議員：主席，我動議按照我經修改的修正案，進一步修正經鄧家彪議員修正的易志明議員議案。

我經修改的修正案，除了作出一些行文的修改之外，我還刪除了原修正案的第一部分，即有關“政府過去制訂的運輸策略被指在宏觀發展或地區規劃和配套上有滯後現象，例如運輸系統的設計和規劃均未能顧及行人及駕駛者的需要，令市民質疑政府未能有效監察運輸策略的成效”的內容。由於考慮到議案內容的完整性，加上原議案內容在一定程度上已有所涵蓋，所以在我經修改的修正案中，刪除了這部分的內容。

至於原修正案的第二部分，即促請政府“為各種公共交通工具的角色重新定位”，以及第三部分，即促請政府“以未來30年為目標，制訂前瞻性、具競爭力及以人為本的長遠運輸發展藍圖……強香港國際機場和港口的競爭力，以提升香港作為區域運輸及物流樞紐的地位；配合珠三角區域的綜合交通運輸規劃，積極打通與珠三角的運輸脈絡，發揮區域互補的協同效應”，內容則仍然保留，希望各位支持我提出經修改的修正案。

多謝主席。

謝偉銓議員就經鄧家彪議員修正的議案動議的進一步修正案如下：

“在緊接句號之前加上“；本會亦促請政府為各種公共交通工具的角色重新定位，並以未來30年為目標，制訂具競爭力及以人為本的長遠運輸發展藍圖，藉以加強香港國際機場和港口的競爭力，以提升香港作為區域運輸及物流樞紐的地位；配合珠三角區域的綜合交通運輸規劃，積極打通與珠三角的運輸脈絡，發揮區域互補的協同效應”。 ”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：謝偉銓議員就經鄧家彪議員修正的易志明議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

易志明議員起立要求記名表決。

主席：易志明議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

石禮謙議員、李國麟議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、李慧琼議員、陳健波議員、葉國謙議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、莫乃光議員、張華峰議員、潘兆平議員、鄧家彪議員、盧偉國議員、鍾國斌議員及謝偉銓議員贊成。

張國柱議員反對。

地方選區：

陳鑑林議員、譚耀宗議員、王國興議員、梁美芬議員、黃國健議員、田北俊議員、陳恒鑽議員、梁志祥議員、麥美娟議員、葛珮帆議員、蔣麗芸議員及鍾樹根議員贊成。

梁耀忠議員、劉慧卿議員、何秀蘭議員、梁家傑議員、陳偉業議員、黃毓民議員、胡志偉議員、范國威議員、陳志全議員、陳家洛議員、郭家麒議員及單仲偕議員反對。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有20人出席，19人贊成，1人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有25人出席，12人贊成，12人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

主席：盧偉國議員，由於鄧家彪議員的修正案獲得通過，你現在可以動議你經修改的修正案。

盧偉國議員：主席，我動議按照我經修改的修正案，進一步修正經鄧家彪議員修正的易志明議員議案。

我沒有保留原修正案中針對議案前言的修正，亦沒有保留與較早時經修改的修正案相通的內容，但保留了原修正案中有關“本會促請政府……制訂措施完善集體運輸網絡，檢討道路使用的分配與安排……確保相關交通基建規劃和工程項目可按輕重緩急穩妥有序地落實”的建議。

主席，我是工程專業出身的，對這方面的問題有比較深入的了解和感受。以興建一個新鐵路項目為例，從規劃階段、工程開展到落實完成，都可謂歷盡艱辛，因為要進行概念研究、可行性研究、初步研究、詳細研究和公眾諮詢等，所以才提出這樣的修訂。同時，我亦希望各位同事支持我經修改的修正案。

盧偉國議員就經鄧家彪議員修正的議案動議的進一步修正案如下：

“在緊接句號之前加上“；本會亦促請政府制訂措施完善集體運輸網絡，以及檢討道路使用的分配與安排，藉以確保相關交通基建規劃和工程項目可按輕重緩急穩妥有序地落實”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：盧偉國議員就經鄧家彪議員修正的易志明議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

范國威議員起立要求記名表決。

主席：范國威議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

石禮謙議員、李國麟議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、李慧琼議員、陳健波議員、張國柱議員、葉國謙議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、莫乃光議員、張華峰議員、潘兆平議員、鄧家彪議員、盧偉國議員、鍾國斌議員及謝偉銓議員贊成。

地方選區：

陳鑑林議員、梁耀忠議員、劉慧卿議員、譚耀宗議員、王國興議員、何秀蘭議員、梁美芬議員、黃國健議員、田北俊議員、胡志偉議員、

陳恒鑽議員、梁志祥議員、麥美娟議員、單仲偕議員、葛珮帆議員、蔣麗芸議員及鍾樹根議員贊成。

陳偉業議員、黃毓民議員及陳志全議員反對。

梁家傑議員、范國威議員、陳家洛議員及郭家麒議員棄權。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有20人出席，20人贊成；而經由分區直接選舉產生的議員，有25人出席，17人贊成，3人反對，4人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案獲得通過。

主席：陳鑑林議員，由於鄧家彪議員及盧偉國議員的修正案獲得通過，你現在可以動議你經修改的修正案。

陳鑑林議員：主席，我動議按照我經修改的修正案，進一步修正經鄧家彪議員及盧偉國議員修正的易志明議員議案。

由於我的修正案已印載於議程上，所以我不再重複了。多謝主席。

陳鑑林議員就經鄧家彪議員及盧偉國議員修正的議案動議的進一步修正案如下：

“在緊接句號之前加上“；本會亦促請政府完善舊區和新發展地區的交通網絡、制訂區域性環保交通措施，例如發展單軌列車及鼓勵新界區居民以單車代步等、進一步提高維港兩岸的運輸接駁能力、制訂全面的新界東北及北大嶼山交通配套規劃、興建可伸延至沙田的屯荃鐵路及小西灣鐵路支線、優化輕鐵系統、完善離島對外交通及渡輪政策、將部分收費道路例如青嶼幹線改為不設收費，以及制訂減輕市民交通費負擔的措施等”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳鑑林議員就經鄧家彪議員及盧偉國議員修正的易志明議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

范國威議員起立要求記名表決。

主席：范國威議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

石禮謙議員、李國麟議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、李慧琼議員、陳健波議員、葉國謙議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、莫乃光議員、張華峰議員、潘兆平議員、鄧家彪議員、盧偉國議員、鍾國斌議員及謝偉銓議員贊成。

張國柱議員棄權。

地方選區：

陳鑑林議員、譚耀宗議員、王國興議員、梁美芬議員、黃國健議員、田北俊議員、陳恒镔議員、梁志祥議員、麥美娟議員、葛珮帆議員、蔣麗芸議員及鍾樹根議員贊成。

梁家傑議員、陳偉業議員、黃毓民議員、陳志全議員、陳家洛議員及郭家麒議員反對。

梁耀忠議員、劉慧卿議員、何秀蘭議員、胡志偉議員、范國威議員及單仲偕議員棄權。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有20人出席，19人贊成，1人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有25人出席，12人贊成，6人反對，6人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

主席：易志明議員，你現在可以發言答辯，你還有1分零4秒。

易志明議員：主席，首先我要在此再次感謝19位議員今天就這項議案發表意見。我亦要多謝王國興議員為我抱打不平，指我們的官員未曾聽完發言，就已經說不會進行研究，而我正是由於知道他說過不會進行研究，所以今天才會把議題提交到議會上，希望他可以聽一聽所有議員的意見。

他今天聽到了，議員是一面倒地表示政府應盡快進行第四次整體運輸研究，因為這牽涉到城市規劃、交通運輸和民生的問題，以至我剛才提到有關跨境運輸所產生的問題，所以他們必須正視這些各方面的問題。

我在此呼籲各位同事支持我的議案。多謝大家。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：易志明議員動議的議案，經鄧家彪議員及盧偉國議員修正後，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

范國威議員起立要求記名表決。

主席：范國威議員要求記名表決。表決鐘會響1分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

石禮謙議員、李國麟議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、李慧琼議員、陳健波議員、張國柱議員、葉國謙議員、何俊賢議員、易志明議員、姚思榮議員、馬逢國議員、莫乃光議員、張華峰議員、潘兆平議員、鄧家彪議員、盧偉國議員、鍾國斌議員及謝偉銓議員贊成。

地方選區：

陳鑑林議員、梁耀忠議員、劉慧卿議員、譚耀宗議員、王國興議員、何秀蘭議員、梁美芬議員、黃國健議員、梁家傑議員、田北俊議員、

胡志偉議員、陳恒镔議員、陳家洛議員、梁志祥議員、麥美娟議員、郭家麒議員、單仲偕議員、葛珮帆議員、蔣麗芸議員及鍾樹根議員贊成。

黃毓民議員反對。

陳偉業議員、范國威議員及陳志全議員棄權。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有20人出席，20人贊成；而經由分區直接選舉產生的議員，有25人出席，20人贊成，1人反對，3人棄權。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布經修正的議案獲得通過。

下次會議

主席：我現在宣布休會。本會在2015年1月14日星期三上午11時正續會。

立法會遂於晚上9時39分休會。

附錄1

會後要求修改

運輸及房屋局局長會後要求就第三項質詢的補充質詢所作答覆作出以下修改

確定版第32頁第2段第1行至第3行

將“以居屋單位來說，有關業主並不享有百分百的業權。由於所有居屋單位本身均獲得資助，單位的業主並沒有百分百的居住權、佔有權或擁有權。”，改為“以居屋單位來說，由於所有居屋單位本身均獲得資助，”。

(請參閱本翻譯版第3054頁第1段第1行至第3行)

附錄I**書面答覆****環境局局長就李國麟議員對第二項質詢的補充質詢所作書面答覆**

有關東涌、元朗及屯門地區空氣污染對市民健康構成的風險，環境保護署（“環保署”）自2013年12月30日起推行“空氣質素健康指數”以反映空氣污染對市民健康構成的風險。該指數由本地專家學者參照世界衛生組織的空氣質素指引和空氣污染物對市民健康風險的本地數據而制訂，並經專家論證後獲環保署採納。空氣質素健康指數由1至10及10+級組成，並分為5個健康風險級別，即低、中、高、甚高和嚴重。不同空氣質素健康指數級別的健康風險列於附表一。

根據環保署2014年的空氣監測數據顯示，東涌、元朗及屯門空氣監測站錄得空氣質素健康指數健康風險在“高”級別或以上的時數分別佔全年時間的5%(454小時)、6%(498小時)和6%(519小時)，稍高於同期所有一般空氣監測站所錄得的平均數(342小時；4%)。2014年空氣質素健康指數的統計數字列於附表二。

東涌、元朗及屯門較其他地區錄得較多“高”或以上級別的空氣健康風險指數，主要是由於鄰近珠江三角洲，易受區域性光化煙霧產生的臭氧所影響。至於其他空氣污染物的濃度則與所有一般空氣監測站的平均數相若。詳情列於附表三。

臭氧是影響珠江三角洲區域的污染物，由氮氧化物及可揮發性有機化合物在不利空氣污染物擴散的情況下，經光化學反應而產生。所以，當整個珠江三角洲區域出現不良擴散條件及空氣背景污染較高的時候，再加上吹微弱北風或西北風，東涌、元朗及屯門一帶的臭氧問題會較為顯著，以致空氣質素健康指數處於較高水平。

為改善全港的空氣質素，我們正致力減少本地污染物排放和加強粵港兩地的合作。環境局已於2013年3月發表《香港清新空氣藍圖》，詳細闡述各項空氣質素改善政策和措施，涵蓋海陸交通(包括淘汰歐盟IV期前的商業柴油車、加強管制汽油和石油氣車的廢氣排放、為歐盟II期和III期的專營巴士加裝選擇性催化還原器，以及立例規管本地船隻以至遠洋船隻的排放)、發電廠和非路面流動機械等。

書面答覆 — 繼

附表一：“空氣質素健康指數”—— 健康風險級別及相應的健康風險

健康風險級別	空氣質素健康指數	就公眾因呼吸道和心血管病而須緊急入院所增加的健康風險(%) [#]
低	1	0-1.88
	2	> 1.88-3.76
	3	> 3.76-5.64
中	4	> 5.64-7.52
	5	> 7.52-9.41
	6	> 9.41-11.29
高	7	> 11.29-12.91
甚高	8	> 12.91-15.07
	9	> 15.07-17.22
	10	> 17.22-19.37
嚴重	10+	> 19.37

註：

對於容易受空氣污染影響人士(例如兒童及長者)，有關的風險增幅則約為一般人士的1.14倍。

附表二：2014年“空氣質素健康指數”—— 健康風險級別的時數

監測站名稱	低	中	高	甚高	嚴重	高或以上
屯門	4 336	3 868	256	246	17	519
東涌	4 658	3 620	209	215	30	454
元朗	4 436	3 781	245	225	28	498
所有一般空氣質素監測站的平均值	4 324	4 060	198	130	14	342

書面答覆 — 繢

附表三：2014年的主要空氣污染物年均濃度^{*}

監測站名稱	污染物(微克／立方米)				
	可吸入 懸浮粒子	微細 懸浮粒子	二氧化氮	臭氧	二氧化硫
東涌	39	24	45	46	13
元朗	50	35	52	41	11
所有一般空氣質 素監測站的年均 值	43	29	49	46	11

註：

* 2014年數據尚在核實中。

附表三並無屯門監測站的年均值數據，因為該站在2014年曾進行維修工程，以致數據未能足夠符合計算年均值的審核標準要求。

附錄II**書面答覆****運輸及房屋局局長就石禮謙議員對第三項質詢的補充質詢所作書面答覆**

有關租住公屋空置率，審計署署長在其第六十一號報告書中提及，於2013年3月31日，在租住公屋的4 137個“可供出租空置單位”中，有887個(21%)空置1年或以上。

空置的情況現已大為改善。截至2014年12月底，“可供出租空置單位”的數目為2 829個，相對於整體可供出租的740 985個公屋單位，空置率僅為0.4%，符合香港房屋委員會(“房委會”)維持空置率低於1.5%的成效指標。

在這2 829個單位當中，只有182個(6.4%)空置1年或以上；當中86個單位已納入“特快公屋編配計劃”⁽¹⁾。整項計劃需時10個月才完成，其間被預留的單位在被申請人揀選及接受前，會一直維持在“空置”狀態。另外38個單位預留作政府清拆項目，亦有8個單位位於較偏遠的大澳龍田邨。至於其餘的50個單位則預留作不同安置類別用途及其他政府部門作特別行動用途。

我們已採取下列措施加快出租“可供出租空置單位”：

- (一) 為提高單位的接受率，凡超過12個月未能出租的單位，接受編配的租戶可以獲得8至12個月的半租優惠；
- (二) 受歡迎程度較低的單位，包括長期空置單位、具“負面環境因素”的單位、設計受歡迎程度較低的單位(長者住屋單位及中轉房屋改建單位)及位於拒絕接受率較高屋邨的單位，均會納入“特快公屋編配計劃”加快出租。如有申請人拒絕接受被編配的單位而若該單位亦符合“特快公屋編配計劃”的條件，當該計劃正在進行收納單位期間，

(1) “特快公屋編配計劃”每年推出1次，目的是加快出租一些受歡迎程度較低的公屋單位，從而減低公屋的空置率，以及提供一個提早入住公屋的機會給公屋申請人。

書面答覆 — 繢

我們不會再將該等單位安排出租並即時納入“特快公屋編配計劃”內；及

- (三) 鑑於大澳龍田邨天利樓的入住率未如理想，為充分利用公屋資源，房委會遂於2013年2月通過將天利樓改作居者有其屋出售。除了一個單位預留供管業處及業主立案法團作辦事處外，餘下85個單位已悉數出售。