

會議過程正式紀錄

2002 年 10 月 30 日星期三

下午 2 時 30 分會議開始

出席議員：

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.

丁午壽議員，J.P.

田北俊議員，G.B.S., J.P.

朱幼麟議員，J.P.

何秀蘭議員

何俊仁議員

何鍾泰議員，J.P.

李卓人議員

李柱銘議員，S.C., J.P.

李家祥議員，J.P.

李華明議員，J.P.

呂明華議員，J.P.

吳亮星議員，J.P.

吳靄儀議員

周梁淑怡議員，G.B.S., J.P.

涂謹申議員

張文光議員

許長青議員，J.P.

陳國強議員

陳婉嫻議員，J.P.

陳智思議員，J.P.

陳鑑林議員，J.P.

梁劉柔芬議員，S.B.S., J.P.

梁耀忠議員

單仲偕議員

黃宏發議員，J.P.

黃宜弘議員

曾鈺成議員，G.B.S., J.P.

楊孝華議員，J.P.

楊森議員

楊耀忠議員，B.B.S.

劉千石議員，J.P.

劉江華議員

劉皇發議員，G.B.S., J.P.

劉健儀議員，J.P.

劉漢銓議員，G.B.S., J.P.

劉慧卿議員，J.P.

蔡素玉議員

鄭家富議員

司徒華議員

羅致光議員，J.P.

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.

鄧兆棠議員，J.P.

石禮謙議員，J.P.

李鳳英議員，J.P.

胡經昌議員，B.B.S., J.P.

張宇人議員，J.P.

麥國風議員

陳偉業議員

梁富華議員，M.H., J.P.

勞永樂議員

黃成智議員

馮檢基議員

葉國謙議員，J.P.

劉炳章議員

余若薇議員，S.C., J.P.

馬逢國議員，J.P.

缺席議員：

李國寶議員，G.B.S., J.P.

黃容根議員

霍震霆議員，S.B.S., J.P.

出席政府官員：

政務司司長曾蔭權先生，G.B.M., J.P.

財政司司長梁錦松先生，G.B.S., J.P.

律政司司長梁愛詩女士，G.B.M., J.P.

衛生福利及食物局局長楊永強醫生，J.P.

保安局局長葉劉淑儀女士，G.B.S., J.P.

經濟發展及勞工局局長葉澍堃先生，G.B.S., J.P.

環境運輸及工務局局長廖秀冬女士，J.P.

列席秘書：

秘書長馮載祥先生，J.P.

副秘書長羅錦生先生，J.P.

助理秘書長陳欽茂先生

提交文件

下列文件是根據《議事規則》第 21 條第(2)款的規定提交：

附屬法例／文書	法律公告編號
《卡拉 OK 場所（發牌）規例》.....	153/2002
《卡拉 OK 場所（費用）規例》.....	154/2002
《2002 年航空保安條例（更換附表 1）令》.....	155/2002
《〈2002 年船舶及港口管制（修訂）規例〉 （2002 年第 117 號法律公告）2002 年 （生效日期）公告》.....	156/2002
《2002 年專利（一般）（修訂）（第 2 號） 規則》.....	157/2002

其他文件

- | | | |
|--------|---|---|
| 第 11 號 | — | 環境及自然保育基金
2001-2002 年受託人報告書 |
| 第 12 號 | — | 魚類統營處截至二零零二年三月三十一日止年度的
經審計會計報表及核數師報告書 |
| 第 13 號 | — | 蔬菜統營處截至二零零二年三月三十一日止年度的
經審計會計報表及核數師報告書 |
| 第 14 號 | — | 二零零一年四月一日起至二零零二年三月三十一日止
海魚獎學基金受託人報告和經審計會計報表及核數師
報告 |
| 第 15 號 | — | 二零零一年四月一日起至二零零二年三月三十一日止
農產品獎學基金受託人報告和經審計會計報表及核數
師報告 |

- 第 16 號 — 尤德爵士紀念基金信託委員會報告書
二零零一年四月一日至二零零二年三月三十一日
- 第 17 號 — 海洋公園公司
二〇〇一至二〇〇二年業績報告
- 第 18 號 — 香港郵政
年報 2001/02

發言

主席：發言。胡經昌議員會就《海洋公園公司二〇〇一至二〇〇二年業績報告》向本會發言。

海洋公園公司二〇〇一至二〇〇二年業績報告

胡經昌議員：主席女士，本人謹向立法會呈交《海洋公園公司二〇〇一至二〇〇二年業績報告》。

海洋公園在慶祝 25 周年之際，成功轉虧為盈，結束了過去 4 年連續虧損的局面，而去年的入場人數更飆升 23%。海洋公園得到本港市民鼎力支持，在本財政年度的 338 萬總入場人次中，有超過六成是本港居民；與此同時，來自中國內地的遊客也大幅增長，反映出公園在中國內地保持良好的聲譽。

繼 1 年前海洋公園的動物護理人員與香港理工大學和美國海洋世界緊密合作，成功以人工受孕方式繁殖太平洋樽鼻海豚，有兩條健康的小海豚誕生，贏得國際讚譽後，公園又取得多項重要成就。今年 9 月，公園獲得美國動物園及水族館協會頒發的資格，成為亞洲唯一獲得上述資格的動物公園。我們的動物護理人員將繼續努力，保持海洋公園作為主要海洋生物及動物保育設施的美譽。

此外，公園多年來一直採取積極措施，落實平等機會的目標，聘用殘疾人士，讓他們有機會發揮所長。在去年 11 月，公園得到勞工處頒發開明僱主獎，這正正說明我們訂立多年的政策是獲得社會的認同及和應的，我們對此深感鼓舞。

海洋公園繼續致力發展教育和社區活動。在 2001-02 年度，超過 38 000 名本地學生在海洋公園參與各類教育活動，公園也協辦國際傷健日等多項活動，並於去年 11 月接待了 3 000 名殘疾人士。

海洋公園在慶祝 25 周年之際，正式展開改革進程。今年春季，海洋公園專責小組與香港特別行政區（“特區”）政府的高層官員會面，討論海洋公園所面對的挑戰。特區政府隨後作出即時和正面的回應，為發展海洋公園和香港仔旅遊區成立了一個全新的專責小組。這無疑是公園的一個新機遇，我們會做好充分準備，令海洋公園成為日後香港仔旅遊區不可或缺的一部分，兩者互相輝映。

在為前景積極籌劃的同時，海洋公園依然每天上下一心，追求卓越，繼續實踐公園為香港市民及旅客提供優質的娛樂和教育，以及護理和保育動物的使命。董事局和管理層深信，在立法會各位同事和香港市民的支持下，只要憑着堅忍的耐力和無比的信心，我們定能建立一個更多姿多采的海洋公園。

在未來，海洋公園仍會面對嚴峻的挑戰，董事局希望藉着向立法會提交業績報告的機會，對海洋公園員工以專注投入、悉力以赴和善於應變的工作態度，促成今年的成功，致以最衷心的謝意。

謝謝主席女士。

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

赤柱的交通安排

1. 劉健儀議員：主席，赤柱是本港主要的旅遊點，吸引不少本地和外地的旅客前往觀光購物。但是，由於連接赤柱的道路和區內的道路狹窄，以致該區在假日的交通甚為擠塞。為配合赤柱旅遊業的發展，政府可否告知本會：

- (一) 有何具體的道路基礎建設計劃，以及短期和長遠的交通措施，以改善赤柱區內和往來該區的交通；及
- (二) 是否有計劃在該區興建碼頭，拓展海上旅遊，以減輕陸上交通流量；若然，詳情為何；若否，原因為何？

環境運輸及工務局局長：主席，連接赤柱與港島市區之間有兩條主要道路，即東面的大潭道和西面的淺水灣道。這兩條道路可供雙線雙程行車，最高容

車量每小時在 1 000 架次以上。由於赤柱是旅客和本港市民的主要旅遊點，在周末和公眾假期，通往赤柱的道路交通網絡會較為繁忙。

在周末和公眾假期的繁忙時間，前往赤柱的車輛每小時約有 600 架次，這架次低於大潭道和淺水灣道的容車量。根據交通流量預測，現有的道路網絡足可應付直至 2011 年的需求。因此，政府現時沒有計劃進行新的道路建設項目。

為改善交通流量，我們制訂了短期的交通措施，以應付特別繁忙時間的需求。這些措施包括：沿大潭道和淺水灣道實施禁止停車限制；設立路旁避車處，讓慢駛的車輛暫時停候，以及實行掘路工程限制，規定在周末和公眾假期，禁止封閉通往赤柱的沿路行車線。

我們已籌劃更多改善交通的措施，以配合赤柱區日後的交通需求。由於前往赤柱大街的車輛數目日漸增加，為應付這情況，在 2003 年年初，我們會在赤柱市場道和赤柱大街的交界處設立掉頭設施。至於赤柱市集巴士總站附近的赤柱村道、赤柱灘道和赤柱新街的交界處，我們會在 2004 年在赤柱村道加設一條新的右轉行車線，以改善上述交界處的交通流量。

此外，旅遊事務署正提倡在赤柱海濱進行旅遊區改善計劃，並在這計劃下籌劃興建一個公眾碼頭，以進一步推廣赤柱作為一個旅遊勝地。這個碼頭專為遊艇和遊樂船隻而建，其設計適合停泊現時在市場運作的各類海上旅遊船隻。如獲批准撥款，該公眾碼頭會在 2004 年動工建造，並預期在 2006 年年初建成。在闢設公眾碼頭後，我們預期商業機構會舉辦更多海上暢遊活動，而經海路往來赤柱的遊客數目也會有所增加。

劉健儀議員：主席，主體答覆第一段提到，通往赤柱的兩條道路可供雙線雙程行車。局長可否澄清，這兩條道路上其實有很多路段只是單線雙程行車，特別是大潭道其中一路段，即大潭水塘堤壩上，只有 1 條行車線供車輛雙程行走。局長在本月 16 日答覆我的書面質詢時表示不會擴闊該堤壩。請問局長可否補充，鑒於要發展赤柱成為旅遊點，會否考慮以其他方法，例如重建或加厚堤壩，從而令通往赤柱這兩條道路真的如局長所說的雙線雙程行車？

環境運輸及工務局局長：主席，大潭道的確有一段在堤壩上的道路只供單線雙程行車，而且不能容許特別大的車輛同時通過。我們知道該路段有些時間會交通擠塞，但目前的交通量與容量比率的确只是 0.85。在控制交通方面，我們希望能做得更好，不希望對頭車輛會在堤壩中間碰頭，所以我們要多加一些控制交通的措施。不過，我們目前並沒有計劃擴充該堤壩。

曾鈺成議員：主席，局長說即使在周末和公眾假期，通往赤柱的道路容量仍遠高於實際車輛的流量。可是，據我所知，很多旅行團是擔心前往赤柱會遇上交通擠塞，所以放棄前往赤柱。正如主體質詢所說，赤柱有很大潛力，可以發展旅遊業。當局長說直至 2011 年前，該處的道路網絡仍足可應付需求時，局長究竟如何估計未來數年赤柱旅遊業的發展？事實上，民建聯曾向政府提出一些發展赤柱當地旅遊業的意見。如果落實那些建議，對道路的需求可能會遠高於目前。究竟局長在作出估計時，有否考慮這因素？

主席：請問是否由環境運輸及工務局局長作答？

環境運輸及工務局局長：主席，對於估計交通流量，我們當然訂有一套規則。旅遊業的預計增長，也當然是根據旅遊業，以及經濟發展及勞工局的研究而作出的，計算流量，則是根據香港現有的資料。至於這樣作出估計有多準確，又或會否出現差錯，我們肯定會不斷改進，在取得更多資料時，我們是會作出跟進的。

張宇人議員：主席，很高興聽到局長說如果獲批撥款興建公眾碼頭，可能會在 2006 年建成。事實上，赤柱的商戶對這碼頭期待已久。我今天想問局長一個較迫切的問題，便是最近赤柱的飲食業人士對我說，即將進行的修路工程，會大大影響他們現時辦得很成功的露天茶座生意。請問局長，可否在短時間內完成在商鋪前進行的修路工程？雖然今天的天氣欠佳，但現時實在是經營露天茶座的好季節，因為天氣較涼，又不會經常下雨。請問局長，即使要進行修路工程，可否考慮押後至旺季，即 11、12 月或 1、2 月之後，即當天氣開始潮濕，不宜經營露天茶座的季節才進行呢？

主席：張宇人議員，本項主體質詢是有關交通擠塞，但你現在所提出的是修路工程的問題。請問這項補充質詢跟主體質詢有何關連？（眾笑）

張宇人議員：主席，也許我重新提出補充質詢。由於修路工程可能會令交通更擠塞，請問政府可否不在露天茶座生意興旺時進行這些工程，而押後至農曆新年以後才進行？

環境運輸及工務局局長：主席，我們進行修路工程，當然是希望改善赤柱的道路情況，以促進旅遊業。至於這些工程可否配合各行各業，盡量減少影響它們的生意，我們會跟張議員及飲食業人士商討。此外，整項修路計劃也會

盡快進行。我想在此順帶一提，最近，我曾到赤柱觀察，發覺可以經春磡角道和環角道到赤柱廣場，把車輛停泊在赤柱廣場停車場後才走往海濱。大家可以利用這方式前往赤柱，以避免使用最擠塞的赤柱灘道。

楊森議員：主席，赤柱有不少商戶向我表示，很多交通問題是由於大潭水塘的水壩單線雙程行車引起。如果遇到交通擠塞或發生意外，整條道路的交通便會癱瘓。局長說政府現時無意擴充堤壩或加建道路，我想這是因為牽涉很多工程上的問題，但政府會否考慮設置交通顯示器，讓駕車人士在知道堤壩發生交通意外或出現嚴重擠塞時，可及早取道另一些道路前往赤柱？我想政府可考慮這點。

環境運輸及工務局局長：主席，謝謝楊森議員的建議。我們已朝這方向考慮及行事。

周梁淑怡議員：主席，局長剛才給我們的資料，很可能是她的下屬向她提供的，不知局長有否體會曾鈺成議員的話。事實上，局長也無須多說，她只要在周末收聽收音機的報道，呼籲大家不要駕車往赤柱，因為該處已經沒有泊車位，便知道很多人根本不會再到赤柱。這樣會阻礙旅遊業的發展。請問局長是否知道，赤柱為了興建一個停車場，已等了 13 年，一方面政府說會撥款，另一方面又找私人承建商？現在政府又說如獲批准撥款，公眾碼頭會在 2004 年動工建造，並預期在 2006 年建成。這個碼頭也是很多人要求多年也沒有結果的。局長可否保證在 2006 年之前建成碼頭；又會否考慮讓私營機構競投碼頭來經營，加入一些商業元素？當然，局長可能認為這是經濟發展及勞工局的範疇，但我相信到頭來始終是由環境運輸及工務局決定。請問局長，會否作公開競投？

主席：請問哪位局長作答？經濟發展及勞工局局長。

經濟發展及勞工局局長：主席，謝謝周梁淑怡議員的提問。建築署現時已就這碼頭進行技術可行性的研究，顯示我們會全速進行這項工程。我希望當我們向立法會申請撥款時，會獲得議員的支持，這是最重要的。如果獲批准撥款，碼頭工程會於 2004 年動工，工程當然會全速進行。但是，即使這樣，碼頭也要在 2006 年年初才完成。我們已聽到議員剛才提出的意見，我們會確保工程會盡快完成。

主席：周梁淑怡議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

周梁淑怡議員：主席，我不介意由哪位局長作答，不過，我相信我剛才所提的補充質詢並未獲答覆。請問政府會否考慮把該碼頭判給私營建築商興建，讓工程得以加快進行，而且具經濟效益？

主席：請問哪位局長作答？經濟發展及勞工局局長。

經濟發展及勞工局局長：主席，我剛才其實已經作答。我說我已聽到議員的意見。我們會參考該項意見，然後作出決定。（眾笑）

葉國謙議員：主席，民建聯一直向政府提出在赤柱興建碼頭，我今天很高興聽到局長在主體答覆中肯定指出，如獲批准撥款，碼頭會在 2006 年建成，而且該碼頭適合各類海上旅遊船隻使用。政府預計現有的陸路交通網絡可應付直至 2011 年的需求，但我覺得其實並不足夠。請問政府會否考慮增加海上交通，例如海上的士服務，把赤柱跟中環和淺水灣連接起來，令整個南區的發展和旅遊業連成一片？請問政府有否作這樣的考慮？

主席：請問哪位局長作答？經濟發展及勞工局局長。

經濟發展及勞工局局長：主席，謝謝葉議員。事實上，現時赤柱已有海上交通服務，但只有很少航班，因為這要視乎市場的需求。舉例來說，星期日由香港仔往蒲台島的航班會經過赤柱，但只有兩班，乘客人數不多。此外，香港仔也有往赤柱聖士提反灣的航班，但需求甚小。我亦同意興建碼頭，而我們已繪畫圖則，真的着手工作，而不單止是說說了事。我希望碼頭建成後，商業機構會多舉辦海上遊。如果屆時出現對水上的士的需求，我們當然會考慮。

主席：本會就這項質詢已用了超過 15 分鐘。現在是最後一項補充質詢。

何鍾泰議員：主席，主體答覆相當矛盾，因為一方面說現時雖然沒有計劃擴充或改善交通設施，而現有的道路網絡應該可以應付直至 2011 年的需求，但另一方面，第三段卻指出要制訂短期的交通措施，以應付特別繁忙時間的

需求，包括管制修路工程；第四段又說要籌劃更多改善交通措施，顯示有問題存在。請問環境運輸及工務局局長可否告訴我們，在過去 6 個月，究竟有多少個周末及公眾假期曾進行修路工程，須封路以致阻礙交通的？

環境運輸及工務局局長：主席，我認為我的主體答覆並沒有矛盾之處。香港所有交通在一定程度上都是暢順的，但也會十分擠迫，而可接受的擠迫程度並不相同。在周末及假期，交通比較擠迫，所以我們要增加一些交通措施，以防止交通擠塞，但這並不等於問題嚴重至不可以解決。至於過去曾在周末及假期進行修路工程的數據，我會以書面形式答覆何議員。(附錄 I)

主席：第二項質詢。

浪費食水情況

2. 蔡素玉議員：主席，據報，聯合國警告，假如目前用水的情況不變，到了 2025 年，全球有三分之二人口將會面對食水短缺的威脅。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否估計本港市民每年浪費食水的情況；若有，被浪費的食水數量和按供水單位價格計算的價值為何；
- (二) 是否有計劃鼓勵市民節約用水；若有，詳情為何，以及會否提供經濟誘因作為鼓勵；及
- (三) 是否有計劃推行污水循環再用；若有，推行時間表為何？

環境運輸及工務局局長：主席，我完全同意蔡素玉議員說，就全世界而言，水資源是一個重要問題。如果世界人口不斷增加，但水資源又不能同步發展的話，便一定會出現缺水的問題。

- (一) 香港本地水資源不足，須從廣東省購買原水以應付大約八成的食水需求。所以，宣傳珍惜食水及防止浪費食水，一直都是水務署的重要工作。

市民如果浪費食水，例如任由屋內破損喉管滲漏但又不予修理等，他們首先便要付出高昂的水費。再者，當水務署發現有此等情況時，可根據《水務設施條例》第 16(2)條發出維修通知書，要求樓宇單位負責人復修破損的喉管。過往 12 個月，就這情況而發出的維修通知書約有 3 600 張。絕大部分樓宇單位負責人均進行維修，拒絕維修的用戶將可能被截斷食水供應以減少浪費。在復修或更換喉管後，有關樓宇單位才可恢復獲得食水供應。

當水務署發現市民浪費食水時，便會立刻採取行動，設法停止浪費。香港現時有二百多萬個註冊用戶，水務署不能全面監察每一個用戶在私人地方內的用水情況，所以水務署並沒有浪費食水數量的統計。我們只可用香港的每人平均用水量與其他亞洲的大城市相比，而有關數據顯示，大家的情況大致相若。根據這些數據，我們相信我們浪費食水的情況並不嚴重。

- (二) 鼓勵市民節約用水，一直是政府工作的目標，而“節約用水”是水務署重要的宣傳信息。水務署一向印備多款宣傳節約用水的海報、標貼及單張，水務署會在有關的活動場合及隨水費單派發，以確保每個用戶都會接收這些信息。我們亦將各種實用的慳水方法放到水務署互聯網頁內，供市民參考。

我們明白直接向市民，特別是年輕的一代，灌輸珍惜用水的概念是重要的。因此，水務署每年接待約 8 000 名市民及學生到濾水廠參觀。同時，水務署亦成立了水務大使計劃，由署內資深員工，包括工程師、化驗師等，義務到各中小學及大廈互助委員會(“互委會”)，講解水務署運作、用戶有維修樓宇供水系統的責任、本港食水處理過程及解答問題。計劃由 2001 年年初開始至今，已到過超過 78 所學校及互委會，為超過 17 000 人講解。在今年 7 月，水務署更推出食水系統優質維修認可計劃，鼓勵市民加強樓宇內食水系統的維修，不但可以減少因喉管滲漏而引致浪費食水，亦可確保優質食水輸送到各水龍頭。水務署亦積極提供資料給各教科書出版商，編寫中小學教科書，使同學對香港供水有正確認識。

在水費方面，香港現時是受到政府補貼，高達水費一半以上。市民可能因此未能體會水的真正價值。政府會就這方面進行全面檢討，目的是要向市民提供最有效的經濟誘因，鼓勵市民節約用水。

- (三) 政府正積極研究污水循環再用的可行性，希望從技術上確立以污水循環再用為香港未來可利用的水資源之一的策略。雖然現時污水循環的技術尚未成熟，因為我們還要進行一些研究，但我們會一直密切留意科技上發展及污水循環成本可能下降的趨勢，在擴展污水處理廠時，同時考慮污水循環再用的可能性，以便相關的基建設施，例如先進的回收水再造廠及獨立供水網絡等，可以一併建造。為了進一步探討在香港實施污水循環的可能性，政府會設立跨部門小組跟進研究，以收集有關資料，再作詳細考慮。

政府現正積極推行的試驗計劃，包括利用經大嶼山昂坪污水處理廠處理後的污水，推行污水循環再用的計劃。經處理後的污水會用作灌溉、洗滌或其他用途。這項計劃將於 2005 年與昂坪纜車項目同時實行。我們希望從有關的項目汲取經驗，在可行的情況下，推行類似的項目。

我要附帶一提，香港是以鹹水沖廁的，這做法佔了我們 20% 的用水。鹹水沖廁雖可直接減低對食水的需求，但亦由於污水中含有鹹水，所以在回收過程中會出現一些問題，導致在科技上的要求更高，而價格亦會偏高。所以，我們要在兩者之間取得平衡。

蔡素玉議員：主席，很高興聽到局長在主體答覆第(三)部分說政府會設立跨部門小組，就污水循環的可能性進行研究。局長剛才亦清楚指出，如果以鹹水沖廁，處理污水的費用會更高。政府現已着手進行市區重建，但局長剛才說“政府會設立跨部門小組……收集有關資料，再作詳細考慮”，那麼，待小組的工作完成後，會否有很多市區重建項目已趕不及建造獨立的供水網絡？此外，回收價格的高低是與回收量有關的，我想請問局長，如果快一點“上馬”，結果會否是研究時間拖延太久，令本來即使是想實行，但重建後由於趕不及，所以便無法實行呢？

環境運輸及工務局局長：主席，蔡素玉議員是說在進行研究的同時，我們亦同步在數個項目上予以實施。以昂坪的項目為例，我們已經將污水回收再用列為項目之一。大家要瞭解，污水首先要經過處理，達到二級以上，才有機會回收。可是，我們現在很多污水處理廠只能達到一級甚至一級以下的標準，所以是沒有希望實施污水回收，因為價格上實在相差太遠。至於昂坪的污水處理廠，由於已能達到三級，與能夠回收再用的標準只是相差一小部分，所以便可以立即以此項目作試驗。至於石湖墟的新污水處理站，我已經立刻作了政策決定，暫時不用鹹水沖廁，因為一旦用了鹹水沖廁，便會失去

污水回收的機會。此外，很多私人發展或大型發展，例如東南九龍發展，我們亦將之列為其中一個項目，在研究整體水供給時考慮回收污水。在先進國家，污水回收再用是須立法的，因為會涉及建立 3 個水網絡，即飲用水、污水和回收水，但我們目前尚未有回收水的網絡。所以，在文件上或在 desktop 的研究上，我們都要做很多工夫，才可以大規模地落實使用。

呂明華議員：主席，水供應將會是一個普遍的問題，而世界上很多國家和地區都要面對缺水的威脅。我知道有一些國家已着手研究採用納米技術處理淡水，使之成為可應用的淡水。請問政府是否有計劃在海水化淡方面進行一些研究，應用納米技術或其他技術，提供另一種食水來源？

環境運輸及工務局局長：主席，我很高興有議員提到納米技術，因為這是我最有興趣研究的，但我想今天大家是沒有時間討論了。（眾笑）當年，香港的樂安排海水化淡廠所採用的是蒸餾方法，但現在一定不會再用了，因為價格實在太高。近年最有效的方法是滲透膜技術，在這方面，很多國家已經取得很多突破。至於納米技術，我相信還是處於科研階段，仍未是一個成熟的水處理方法。總括而言，每一樣東西也可以採用納米技術，而採用這種方法是會節省能源，所以便被認為是本世紀的突破。

楊耀忠議員：主席，局長說香港的人均用水量跟其他亞洲城市大致相若。我想請問局長，與過去 3 年相比，我們的人均用水量究竟是增加了還是減少了呢？原因為何？

環境運輸及工務局局長：主席，香港的人均用水量是每人每天 400 公升，這跟東京和新加坡的數字是相若的。在這 3 年中，這方面的數字是很平均，沒有甚麼大分別。

鄧兆棠議員：主席，局長在主體答覆第(三)部分指出，政府會考慮污水循環再用的技術。數月前，新加坡總理吳作棟說過，污水經過處理後再飲用，會是更好飲、更妙的。本港會否考慮與他們分享知識，引進有關技術呢？

環境運輸及工務局局長：主席，就着這個課題，我又可以談上數天，因為這正正是我過去所做的工作。至於新加坡總理說飲用回收水，那是經過了很高

級的處理程序。我過去替他們進行分析時，甚至須分析數百種化學物品，很多還是未曾列入國際衛生組織的有關標準內的。可是，如果要把污水再用為飲用水，當中是要經過很多心理障礙的。新加坡要考慮的其中一個問題是，回教徒是不可飲用曾被吃豬肉的人飲用過的水的。要解決這問題便已很困難。到目前為止，香港還未到達須把污水作為飲用的地步，我們只須把污水轉化為普通用水便可。

主席：本會就這項質詢已用了超過 15 分鐘。現在是最後一項補充質詢。

許長青議員：主席，局長在主體答覆第(三)部分指出，現時污水循環再造的成本，是較輸入東江水的成本為高。鑒於政府一貫的原則是“用者自付”，我想請問局長，如果實施了這個計劃，市民是否須負擔更多排污費呢？

環境運輸及工務局局長：主席，“用者自付”的原則，其實是什麼時間都應該採用的。現時，東江水的處理費為 4.5 元，這是包括了向東江購買食水的價錢和其後的處理費用。至於回收用水，費用則為 5.3 元。可是，如果我們將所有的污水以一個合格的程度處理到二級，有關的費用便會佔了 5.3 元的八成，我們只須加上兩成費用，便可以將污水處理為再用水。所以，這個 cost 並非因為要回收用水才花費的。只要按國際標準處理了所有污水，再加多一點點成本，結果變為污水加用水，費用才是 5.3 元。最後，我想向議員指出，我們一定會考慮水價。如果我們最後決定污水循環再用，那不單止是為了保護資源，亦會考慮市民可承受的價格的。

主席：第三項質詢。

兒童的飲食健康

3. 陳智思議員：主席，關於本地學童的飲食健康，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於美國洛杉磯統一學區的董事會為防止兒童過胖，於本年 8 月底決定把禁止在校園內的小學售賣汽水的規定擴展至學區內的中學，當局有否研究在全港的中小學推行這項措施的可行性；若有，研究結果為何；若否，原因為何；

- (二) 鑒於教育署於本年 5 月向學校發出的《學校膳食安排指引》(“指引”)中訂明，學校的食物部不可售賣容易受污染的熟食品，例如魚蛋、腸粉及粽子，該項規定現時的執行情況和效果為何；及
- (三) 有何其他措施，鼓勵學童注意飲食健康？

衛生福利及食物局局長：主席女士，

- (一) 肥胖主要是由於攝取過量卡路里和運動量不足所致。要防止兒童過胖，最重要是向他們推廣均衡飲食及經常運動，單靠禁止售賣個別食品不能達致持久和明顯的效果。現時，衛生署及教育署向所有兒童傳遞和推廣健康生活的正確信息，主要是鼓勵他們養成良好的生活習慣，包括健康飲食及常做運動。
- (二) 為保障學童的健康，教育署於本年 5 月發出指引供學校參考，建議學校就出售食品方面徵詢家長意見。教育署估計，超過九成的學校沒有出售容易受污染的熟食品如魚蛋、腸粉、粽子等，而有出售熟食的學校，大部分均有徵詢家長的意見。此外，衛生署的員工亦不時探訪學校，在學校衛生方面提供意見。
- (三) 政府會透過學校教育及相關的活動，鼓勵學童注意飲食健康，其中包括：

(i) 加強學科課程

在現行的小學常識科課程中，已包括和“健康飲食”有關的內容，培養學童良好的飲食習慣和態度。此外，現時中學生物科、社會教育科及家政科等亦強調均衡飲食的重要。在新開設的科學與科技科，中四與中五學生將可深入討論青年人肥胖的問題。

此外，現時進行的課程改革，亦建議學校採用以生活事件方式的新策略，讓教師透過真實的生活經驗，引導學生參與有意義的討論，並反思自己的價值觀和態度。

(ii) 參與健康教育計劃及相關活動

衛生署為中小學學童提供免費健康檢查及健康教育，亦為肥胖學生提供輔導及跟進服務。自 1999 年年初起，衛生署舉辦了 3 項與飲食健康有關的活動，分別是以學前兒童、小學生及中學生為對象。每所教育機構都獲發有關教材及資料，以協助老師在校內繼續推行該等活動。為進一步豐富學生的學習經驗，教育署鼓勵學校引入其他機構舉辦的健康教育計劃，以及鼓勵學生積極參與各種健康教育的活動，藉此協助他們建立健康的飲食習慣。

(iii) 製作教育電視節目和其他教學資源

學校可利用教育電視和其他教學資源，以課堂教學或其他活動形式教導學童注意飲食健康。

(iv) 家長教育

教育署亦透過推行家長教育的活動，協助和教導家長培養子女良好的飲食和健康生活習慣。

陳智思議員：主席，局長在主體答覆第(二)部分提到那一成有售賣容易受污染熟食品的學校，曾徵詢有關家長的意見；原來校方會採取這麼民主的方法，徵詢家長是否贊成出售熟食食品的。請問局長會否也考慮徵詢家長有關在校內出售汽水這方面的意見呢？

衛生福利及食物局局長：主席女士，據我瞭解，指引是鼓勵學校跟委員會討論在校內食物部應售賣甚麼食物的。該指引已詳細解釋飲食均衡的重要，並列出哪類食物和飲品較為健康。一般來說，學校的委員會是由家長及教師組成的，他們會參與討論在校內食物部應售賣甚麼食品。

勞永樂議員：主席女士，我很贊同局長所說，要學童有健康的飲食習慣，家長教育是十分重要的，因為學童通常都在家裏進餐，尤其是星期天和公眾假期，很多時候是一家大小一起進餐的。就此，我想請問局長，衛生署或教育署會做甚麼具體工作來教育家長，使學童可養成較健康的飲食習慣呢？

衛生福利及食物局局長：主席女士，在均衡飲食方面，教育署有一連串的家長教育工作，而詳細的情況，請容許我以書面方式來回答勞議員。(附錄 II)衛生署會透過很多不同的場合，教導市民有關健康生活的知識，當中包括均衡飲食等；而在母嬰健康院及衛生署所舉辦的一些活動中，很多時候都會強調均衡飲食的重要。

楊耀忠議員：主席，現時大部分中小學都會為學生集體訂購飯盒，就此，我想請問政府在這方面做了甚麼工作，以保障學童能獲取均衡的營養呢？

衛生福利及食物局局長：主席女士，在教育署發給學校的指引中，已說明應如何擇選飯盒供應商，以及應怎樣處理均衡飲食健康方面的問題。

胡經昌議員：主席，有關學童的飲食健康，楊議員剛才提到不少學校會替學生訂購飯盒，但一般飯盒的款式不多，而且很多時候健康營養亦不充足，請問局長會否考慮向學校提供更多信息或資料，例如載列營養師有關均衡飲食方面的建議，讓學校在訂購飯盒時作參考？

衛生福利及食物局局長：主席女士，這方法是絕對可行的。在現時發給學校的指引中已清楚說明，所訂購的飯盒必須合乎學生的營養需求，例如供應瘦肉、去皮的雞肉；多給予蔬菜及水果；盡量避免煎炸食物，以及多提供脂肪較低的食物等。不過，我會要求衛生署再諮詢學校，以瞭解可向學校提供甚麼協助，加強它們在飯盒營養方面的知識。

黃宜弘議員：主席，食物對小孩子的健康固然重要，但學校要教導小孩子分辨甚麼是健康食品，這其實也是十分重要的。不過，如果老師本身過分肥胖或飲食不健康的話，他們教導小孩子要飲食健康，又怎能有足夠的說服力呢？我想請問局長有甚麼方法，可以令學生相信老師的話？

衛生福利及食物局局長：主席女士，黃議員提出了一項很有趣的補充質詢。健康教育工作並不是那麼簡單，不是只提供某項信息，學童便會跟隨來做，當中還涉及很多其他因素。正如黃議員剛才提及，如果老師本身並不遵照向學童發出的信息來做，那麼對學童的說服力當然也不會太大。此外，勞議員剛才提到在家長方面，家長在家中或在外進餐的習慣等，其實也會對學童

有所影響。因此，在學童的飲食健康上，各方面都要做工夫。衛生署會與學校進行討論，研究發出信息的較佳方法。

我相信每個人的飲食習慣並不容易改變，黃議員提到有一些老師過分肥胖，但長時期的飲食習慣是較難改變的，我們很難要求每位老師都必須身材標準，以便讓學生仿效這標準；其實，我們也不一定要這樣教導學生。當然，如果老師所帶出的信息得到學童認同，其收效必定更大。

陳智思議員：主席，就我剛才所聽的補充質詢，都由我本來詢問的汽水問題，變為詢問飯盒問題，雖然飯盒亦是很重要的。

主席，汽水和一些飲品的糖分都很高。局長曾表示，當局鼓勵學童自行選擇食物，但學童其實是否知道，不單止是汽水，即使是果汁，亦可能是不大健康的，因為部分果汁的糖分會較汽水的糖分還要高。請問當局如何讓學童得到這些信息呢？一般學童所得的信息是，果汁是健康的，但現時市場上很多不同品種的所謂健康飲品，其實都不一定是健康的。

衛生福利及食物局局長：主席女士，指引中有列出不同食品的成分及營養成分。至於陳議員提到的糖分，糖本身是一種正常的成分，但吸取過多可能會對身體有影響，因為卡路里較高。舉例來說，一杯可樂或其他汽水只有一百多卡路里，而一般人每天都須有二三千卡路里，所以間中喝汽水是沒有問題的，只是多喝才會出現問題，我們須注意的信息是均衡飲食。既然陳議員提及此問題，我會要求衛生署再看清楚所發出的指引能否讓學校向學生發出正確的信息。在學童計劃中，衛生署會提供這方面的資料和信息。如果能加強學校在這方面的知識，便能有效改善學生日後的飲食習慣。

主席：第四項質詢。

打擊在港非法受僱者的行動

4. 石禮謙議員（譯文）：主席，關於政府打擊在港非法受僱人士的行動，政府可否告知本會：

（一） 去年在建築地盤捕獲的非法勞工人數；及

（二） 會否考慮修訂《入境條例》，提高對違反逗留條件及未經准許而留在香港的罪行的罰則；若會，詳情為何；若否，原因為何？

保安局局長：主席，

- (一) 在 2001 年，我們在建築地盤共拘捕了 260 名非法勞工。
- (二) 為了打擊非法勞工問題，我們制訂了周全的法律架構，針對不可合法受僱的人和僱用他們的僱主。

針對不可合法受僱的人，《入境條例》（第 115 章）第 41 條訂明，任何人違反對他適用的逗留條件（例如以訪客身份從事工作），即屬違法，可判處第 5 級罰款（即 5 萬元）及監禁兩年。法庭並無就違反逗留條件的罪行訂立判刑指引。在 2001 年，法庭判處的罰款由 50 元至 5,000 元不等，而刑期則由緩刑至監禁 6 個月不等。

至於在工作地點捕獲的非法入境者，《入境條例》第 38(1)(b)條訂明，這些人會被控以非法逗留的罪行，可判處第 4 級罰款（即 25,000 元）及監禁 3 年。根據判刑指引，如果被告承認控罪及沒有加重刑罰的因素，例如之前曾非法入境或使用偽造或他人身份證以獲取某些利益等，監禁刑期為 15 個月。如果被告不承認控罪但經審訊後被定罪，監禁刑期可增加至 21 個月；如果被告是屢犯者，則刑罰可再加重。在 2001 年，法庭判處的刑期由緩刑至監禁 15 個月不等。

在僱主方面而言，《入境條例》第 17I 條亦訂明，任何人僱用不可合法受僱的人為僱員，即屬違法，可判處罰款 35 萬元及監禁 3 年。根據判刑指引，監禁刑期為 15 個月。在 2001 年，法庭判處的罰款由 3,000 元至 25,000 元不等，而刑期則由緩刑至監禁 15 個月不等。

此外，根據《入境條例》第 38A(2)條，如證明在建築地盤內發現有非法入境者，或根據第 38A(4)條，如證明任何屬不可合法受僱的人接受在建築地盤的僱傭工作，建築地盤主管可被檢控。有關罪行的最高罰款為 35 萬元。在 2001 年，沒有建築地盤主管被定罪。

現行的法例條文相當全面，亦有效地配合我們打擊非法勞工的工作。我們認為目前並沒有需要把非法勞工的相關法定罰則提高。對於大部分個案，法庭的判決並非接近或已達到現行罰則所訂明的最高刑罰。

石禮謙議員：主席，局長在主體答覆第(二)部分的最後一段中指出，目前的法例條文相當全面；而局長在第(一)部分中提到在 2001 年，有 260 宗這類個案。我想請問局長，對於 260 宗個案這數字，她覺得滿意還是不滿意呢？

保安局局長：主席，這 260 宗個案所涉及的非法勞工，包括內地訪客及非法入境者，而當中大部分是內地訪客，亦有 1 名越南人。關於這類個案，在 1999 年，被檢控的有 600 人；去年遭檢控的有 260 人；今年（直至 9 月為止）被檢控的則有 137 人。這些數字反映出現時在地盤的非法勞工，無論是非法入境者或訪客的數目，都下跌了。我們相信其中一項因素，是政府修訂條例有效。石議員應也知道，政府最初只檢控非法入境者，後來發覺亦涉及內地訪客，即那些持護照或雙程證入境的人，所以政府便修訂條例，訂明任何人僱用不可合法受僱的人，會遭到檢控，刑罰最高是罰款 35 萬元及入獄 3 年，而非法受僱的人亦會遭受很嚴重的懲罰。我們認為在通過修訂條例後，近年在地盤的非法勞工問題已沒有以前那麼嚴重了。

李鳳英議員：主席，局長在主體答覆第(二)部分清楚提到，根據《入境條例》，如證明在地盤內發現有非法入境者，或證明有不可合法受僱的人接受在地盤的僱傭工作，地盤主管會被檢控。在 2001 年，在地盤被拘捕的非法勞工有 260 人，但並沒有地盤主管被定罪，請問是有關部門沒有提出檢控，還是甚麼的一回事呢？希望局長能詳細回答這項補充質詢。

保安局局長：主席，政府是有檢控僱用非法勞工的僱主或建築地盤主管的。根據我手邊的數字，在 2001 年，因非法入境者處身於建築地盤內而被拘捕及檢控的地盤主管是兩名。只要地盤主管所屬的地盤內有非法入境者，主管便會被檢控。不過，由於建築地盤的性質不同，有些時候是難以找出負責聘用工人的主管而加以檢控的。

此外，當局根據《入境條例》第 38A(4)條（證明有不可合法受僱的人違反逗留條件，在建築地盤內工作）而拘捕的地盤主管，在 2001 年有 7 名，而遭檢控的主管數目則是零；其中的原因是雖然有主管被拘捕，但有時候亦會因為證據不足而無法檢控的。

譚耀宗議員：主席，局長剛才提到，在建築地盤發現非法勞工的情況並不太嚴重。請問這是由於政府所採取的行動較頻密，還是現時有些非法勞工不是在建築地盤工作，轉而做一些裝修工程或家庭工作等，因此便更難被發現？請問局長有否這方面的資料？

保安局局長：主席，其實譚耀宗議員的推測是正確的。在地盤被檢控的非法勞工數目減少的原因，其一是法例加強了；其二是檢控及掃蕩的行動增加了，例如在今年，入境事務處（“入境處”）聯同警方進行了 9 次聯合掃蕩非法勞工的行動，合共拘捕了 85 人。至於另一個原因，當然是目前香港的非法勞工多了其他類別。在數據方面，在地盤工作的非法勞工，包括非法入境者或內地訪客，在 2001 年有 600 名，但其他類別的非法勞工，包括涉嫌賣淫的有 7 386 名，當中絕大多數是涉嫌賣淫的人，其他則包括在工廠、酒樓、熟食檔及菜市場，甚至殯儀館、寺院、廟宇或老人院等地方工作的非法勞工。為了針對這些非法勞工問題，由今年年初至 10 月 22 日為止，入境處採取了超過 2 800 次掃蕩行動。

單仲偕議員：主席，就石禮謙議員提出的主體質詢，請問局長可否告知我們，過去 3 年，非法勞工的數字有否增加？石禮謙議員只問 2001 年的數字，我不知道他為何不問 2002 年或 2003 年的情況，當中有否增加的趨勢。如有增加的趨勢，我們便可視之為一個警號，而須多下點工夫。

保安局局長：主席，我手邊有些不同工作類別的非法勞工的數字。例如在 1999 年在地盤工作的非法勞工，被拘捕的有 785 人；2000 年有 356 人；2001 年有 260 人，當中 259 人是從內地來港的，1 名是越南人。今年至 9 月底為止則有 272 人。所以，在地盤工作的非法勞工數目是下降了，可能是因為香港的基建或建築業沒有以往般蓬勃，亦沒有那麼多消息提及香港會興建機場或迪士尼主題公園。如果有這些消息傳出，可能會引致很多越南人前來香港謀生。至於其他工作類別的非法勞工，特別是牽涉賣淫的人，在 1999 年被檢控的有 2 715 人；2000 年被檢控的有 3 894 人；2001 年被檢控的有 5 228 人；今年首 9 個月被檢控的已經有 5 906 人。因此，在地盤工作的非法勞工數目確實減少了，但其他工作類別的非法勞工，無論是牽涉賣淫或在酒樓、廟宇、安老院、工廠或零售店鋪等地方工作的非法勞工數目，其實是有增加的。

麥國風議員：主席，在公眾地方，例如局長剛才所說在地盤、酒樓或工廠工作的非法勞工，甚至是非法勞工賣淫的情況，我相信是相當容易打擊的。但是，現時有人非法受僱為家務助理，請問當局如何有效打擊這種情況，以及這情況是否嚴重？

保安局局長：主席，有關家務助理，我不知道麥國風議員是否指一些合法的訪客，無論是從內地或其他地方來港的訪客，在香港從事非法工作，例如留在家裏替人照顧小孩或老人等。對於這類人士，當局的確很難作出檢控，因為是有關家務工作，所以當局有需要進入住所內搜查或調查，而各位議員都知道，進入住所的權力是一項十分敏感的問題；這與進入辦公室的行動有所不同，因為辦公室是工作的地方(workplace)，但進入別人的住所則屬於侵犯別人的私隱，這是十分敏感的事，我們不可隨便要求取得這種權力的。因此，對於非法從事家務助理的情況，我們必須依靠市民舉報。其實，當局所處理的同類個案中，絕大多數是由市民舉報的。如市民留意到隔鄰有訪客，開始經常替別人照料小孩或老人家，我希望他們會向入境處或透過勞工處的熱線，舉報這些情況。

涂謹申議員：主席，在其他類別當中，賣淫當然是屬於一個大類，但市民普遍關心的，是會令他們受影響的工作，例如譚耀宗議員所說的屋內裝修工作。我想請問政府，會否憑政府看到的趨勢，在呼籲市民作出舉報時，在工作類別上較為針對性一點？因為在街上，很多市民會向我們反映某些行業的特別情況，所以不少議員亦可能收到同一類的信息。如果政府也收到這些信息，可否針對例如是入屋裝修的行業，設法令受影響的工人舉報聘請非法勞工的判頭？由工人作出舉報會更直接，兼且情報會更準確。我不知政府可否考慮這些意見？

保安局局長：主席，我們當然會考慮好的意見，但有時候，市民看見判頭帶數名工人來工作，並不那麼容易察覺或判斷其中有否內地訪客、非法入境者或新移民。無論如何，我們同意除了搜集情報、入屋搜查、作出檢控，或到一些商業處所進行調查外，亦有需要加強反聘用非法勞工的宣傳。因此，在電視宣傳方面，在今年 10 月 15 日開始，入境處已透過政府新聞處，在香港兩個無線電台播放一段為時 30 秒的反聘用非法勞工的短片，另外亦印製了很多宣傳單張，提醒僱主不應聘用非法勞工。此外，勞工處亦印製了一些禁止非法僱用外籍家庭傭工的單張，郵寄給全港 9 500 個屋邨的大廈互助委員會及業主立案法團等，提醒市民留意非法勞工的情況。我們願意繼續研究這方面的問題，並會採取有效的解決措施及加強有關的宣傳。

吳亮星議員：主席，我想請問政府有否就近年非法勞工問題對本地工人就業方面所造成的損失進行評估；如果沒有，會否考慮今後作出類似的評估呢？

保安局局長：主席，以我個人理解，政府從沒有進行過這樣的評估。不過，我會與部門的同事，包括勞工處及政府經濟顧問等，研究可否進行評估，看看非法勞工對本地工人的就業機會造成甚麼影響。

主席：本會就這項質詢已用了超過 16 分鐘。現在是最後一項補充質詢。

劉江華議員：主席，被拘捕的非法勞工人數已有上升，但因聘用非法勞工而被拘捕的僱主人數似乎並不多。請問局長，出現這情況，是否由於當局的執法行動缺乏針對性，還是僱主受到有關條例的保障，致令當局難以拘捕？政府就這方面有否補救措施？

保安局局長：主席，僱主主要可分為兩類。對於建築地盤的主管或僱主，當局的檢控數字並不多，因為有關條例獲得通過時，設定了若干制衡，以免權力被濫用以致錯誤控告他人。至於另一類僱主，如聘用家庭傭工從事非法工作的僱主，即聘用外籍女傭而要求她在寫字樓或另一個地方工作，或要求傭工不合法地駕駛車輛等，有關的檢控數字亦不少。在 1999 年，遭檢控的僱主有 393 人；在 2000 年，有 305 人；在 2001 年，有 310 人；而在今年，亦檢控了 269 人。

主席：第五項質詢。

公立醫院徵收急症室收費

5. 勞永樂議員：主席，據報，醫院管理局（“醫管局”）計劃由本年年底開始，在公立醫院徵收 100 元的急症室收費。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

- （一） 醫管局開徵急症室收費的目的，以及醫管局有否證據顯示開徵該項收費能達致此目的；
- （二） 醫管局將如何評估急症室收費的成效，以確定該項收費能否達到預期目的；及
- （三） 哪些人可獲得豁免繳交急症室收費，以及界定有關人士的準則？

衛生福利及食物局局長：主席，

- (一) 檢討公營醫護服務的收費制度，是《醫護改革諮詢文件》的其中一項策略性方針。這次檢討的目的，是要確保我們有限的公帑能以最恰當的水平補貼各項服務。這次檢討亦會研究如何將不同服務的相對緩急先後，反映於其資助水平上，以及如何盡量減少不適當使用或誤用的情況。在檢討及有關的收費調整完成後，收費水平仍會保持在大眾可負擔的水平。我們亦會加強現時的收費豁免機制，以協助低收入的人，以及因嚴重或慢性疾病而未能支付高津助醫療收費服務的病人。

急症室服務是為遇上緊急情況或有生命危險的病人而設，因此與其他門診服務的本質非常不同。急症室未有向使用者收取費用，鼓勵了一些應該在基層門診診所治理的病人，在非緊急的情況下使用急症室服務。急症室的總使用量，在最近 5 年間增加了 21%，由 1996-97 年度的 208 萬人次，增加至 2001-02 年度的 2 523 000 人次。在 2001-02 年度的 2 523 000 人次中，約 75% 的個案被分類為半緊急或非緊急類別。

大部分已發展的經濟體系，均有為其急症室服務引入收費，而香港屬於一個非常罕見的例外情況。國際經驗亦指出，為急症室引入收費可減少不適當使用，並可將總使用量減少約 15% 至 25%。同時，無證據顯示引入收費會導致病人延誤診治時間，或因病情變得嚴重而導致醫療費用最終增加。

- (二) 在急症室服務引入新收費後，醫管局會使用現行機制，即按急症室使用者病情的嚴重程度分為 5 個級別，緊密監察及評估新收費的效果。醫管局會特別評估新收費對使用量及使用模式的影響。
- (三) 我們堅決維持我們一貫的政策，確保不會有人因經濟拮据而得不到適當的醫療照顧，並對低收入的人、長期病患者及經濟條件較差的長者提供適當援助。在為急症室引入收費後，因患上嚴重或長期疾病，但未能支付高津助醫療收費的人，仍可按現有機制向駐院的醫護社工申請財政援助。

勞永樂議員：主席，局長在回答有關開徵急症室收費的目的那部分，完全沒有提及醫管局的財政狀況。局長可否向我們確定，開徵急症室收費並非因為醫管局財政上出現了赤字，所以便要多收一些費用呢？

衛生福利及食物局局長：主席，我曾在多個場合提出，我們的新收費政策，與醫管局出現財赤是兩回事。醫管局的資源來自政府，而政府每年會因應市民可接受的服務範疇及質素釐定撥款。我們在計算醫管局的津貼時，會減除我們認為醫管局所應收取的費用，才決定撥款數目。至於醫管局現時的財赤是由其他原因造成，與收費並無關係，這完全是兩回事。

李家祥議員：主席，局長在主體答覆第(三)部分提到，長期病患者及低收入的人可以申請豁免。據我理解，急症室的收費是較便宜，可能只須付百多元，如果他們要找駐院醫護社工，經過一番行政工作才可獲豁免收費，究竟這是否值得呢？不知局長會否考慮採用一些較簡易或寬鬆的方式，讓諸如領取綜合社會保障援助（“綜援”）的人可較簡單地獲得豁免呢？

衛生福利及食物局局長：主席，其實，我在主體答覆第(一)及(三)部分已提到將來我們會怎樣設計豁免制度，而諮詢文件亦有提及，將來會考慮是否須設立第二安全網。在現時的豁免制度下，仍有三成人未能負擔現時的收費的。在該三成人中，約有 60%是領取綜援的病人，一般來說，他們是可獲豁免收費，只要有社工證明便可。至於餘下的四成，約 80%是屬於其他低收入的人，他們一般收入較低，但可能還有其他負擔，例如須供養居於老人院的長者。所以，雖然收入比不上領取綜援的人，但他們的支出會較一般家庭大，所以社工會視乎他們的財政狀況，決定豁免部分收費或豁免全部收費。除了視乎病人的財政狀況外，社工參考的第二個準則是病人的病情。如果屬長期病患者，病人很多時候須長期住院。雖然公立醫院的病床每天收費是 68 元，但以精神病人為例，很多時候須長期住院，可能要住上數年、10 年或 20 年，而他們根本是無法負擔費用的，所以社工會視乎病人的病情作出決定。第三個準則是，社工會考慮病人與家人的關係。儘管病人的家庭收入較富裕，但病人與家人的關係不好，家人便可能不願付出較多費用。因此，社工會基於以上準則，決定豁免部分費用或豁免全部費用。

我亦同意李家祥議員所說，急症室收費是一項比較個別的收費，所以無須特別設計多一個豁免制度。不過，由於我們將來會改變為集中資助低收入的人，所以便要加強豁免制度，設計一個比較簡單的方式。我們現正就此進行研究。

主席：各位議員，由於尚有 13 位議員正在輪候提出補充質詢，所以請各位在提問時，用詞盡量精簡。

李卓人議員：主席，聽了局長的答覆，我想將來其實也可能會採用現行的豁免制度，即依靠社工審批及只有部分人可以獲得豁免。可是，有些人是屬於邊緣類別的，他們未到達這個地步，但要他們經過這麼多手續，他們會覺得是浪費時間和麻煩。局長在主體答覆中說，不會有人因為經濟拮据而得不到適當的醫療照顧，但反過來看，開徵急症室收費後，會否有市民因要到急症室求診而導致他們生活拮据呢？今天有報章報道，對一個婆婆來說，100 元已是她一個星期的生活費.....

主席：李議員，請直接提出你的補充質詢。

李卓人議員：局長會否考慮一個全面的豁免制度，不要在“乞兒兜攞飯食”呢？

衛生福利及食物局局長：主席，香港其實是有很多方式幫助收入較低的人的。無論是綜援、醫療收費或學校收費，都有不同方式幫助低收入的人，但當然是有限度，以及須看看行政上如何簡化。單就急症室收費而言，由於急症室是個別的治療，一般市民不會每天都到急症室求診，否則，他們便是誤用了急症室。其實，他們是可以利用其他醫療服務的。所以，開徵急症室收費的其中一個目的是希望減低誤用情況，低收入的市民可前往政府其他普通門診求診。有鑒於此，市民的生活不會因而苦了。如果市民經濟拮据，可尋求社工協助。據我估計，一般人一生也不會到急症室一次。當然，有些慢性病患者會到急症室求診，但他們不會單單因為急症室收費而要找社工申請豁免，以取得財政資助的。現時已有很多長者、資產低的人或長期病患者，向社工申請豁免收費。

陳婉嫻議員：主席，這個問題最近在社會上引起很多議論。雖然開徵急症室收費或增加醫療收費，是無須得到立法會財務委員會審批，但習慣上，政府官員是會到立法會的事務委員會，向我們講述社會上關注的問題，例如第二安全網等。我想請問局長，為何不安排一次會議，到立法會負責醫療事宜的事務委員會來討論有關問題呢？

衛生福利及食物局局長：主席，我們已多次在事務委員會上討論長遠的融資策略和收費理念。我們曾在事務委員會中承諾，在本年下旬作出匯報。我們將在政府內部進行分析和作出決定，亦會在事務委員會上討論這問題。

主席：陳婉嫻議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

陳婉嫻議員：主席，在要就政策作出決定前，過往的習慣是政府的有關政策局會到立法會的有關事務委員會來討論，但至今局長仍未作安排。請問局長原因何在？

主席：局長，你是否有所補充？

衛生福利及食物局局長：主席，我想我已回答了。我們一直有在事務委員會上討論收費政策或融資政策。

羅致光議員：主席，請問局長有否考慮到，雖然開徵急症室收費的目的，是防止一些人不適當地使用急症室，但對於真正須使用急症室的病人來說，這項收費是否不合理呢？如果急症病人須住院，他們除了支付急症室收費外，每天還須支付 68 元住院費，這裏會否出現了雙重收費和不公平的情況呢？這又是否與原意有出入呢？

衛生福利及食物局局長：主席，整個收費政策和架構並非只有一個目標，而是有 4 個目標。不論何時，公帑都是有限的，所以我們要決定哪些服務得收取多些費用。另一個目標是以收費影響使用率。這兩個目標是相輔相成地推行的。所以，向真正須使用急症室的人收費，並非我們的目標。

開徵急症室收費有兩個目標，其一是決定如何優先資助一般服務。我們覺得應該資助急症室服務，但只限於其中一部分，不是 100% 資助，我覺得這是合理的。市民不會經常使用急症室服務，所以就一次過服務的收費不會造成很大影響，但如果是經常使用的服務，收取費用便會對市民造成很大影響了。例如住院服務，有時候，病人所需的復康時間較長，雖然一天的住院收費不高，只是 68 元，但如果住上 100 天，負擔便是很重的了。由於就一次過的服務收費，不會對一般市民造成很大財政負擔，所以是應該收費的。

我們亦有另一個看法。急症室提供的服務包括治療和檢查，成本較高，每一人次的平均成本是五百多元；至於一些更緊急的服務，成本還要高一些，所以須收取部分費用。然而，入院則是另一回事。病人在急症室是接受治療，入院則是跟進醫療，所以是屬於兩部分醫療。有鑒於此，開徵急症室收費是很合理的。

吳靄儀議員：主席，我的補充質詢也是有關急症室收費的水平。我想知道究竟是如何定出急症室收費為 100 元的呢？主席，我知道有關的事務委員會曾進行討論，但很可惜，我沒有很細緻的跟進。不過，剛才聽局長說，部分人並沒有濫用急症室服務，他們是真正有生命危險的，但政府仍要向他們收取 100 元。政府有否考慮過，有多少人會因這項收費受到影響，阻止了他們使用急症室服務呢？

衛生福利及食物局局長：主席，其實，我們仍未就急症室的收費作出決定。現時，社會猜測收費為 100 元。我在多個場合說過，我們曾作研究，顯示大部分市民認為可接受的水平是 80 元至 120 元。我們可以此作為參考，估計急症室一旦收費，市民大致上會接受的水平是多少，而 100 元便是這樣傳出來的了。不過，政府仍未決定將來急症室的收費是 100 元、80 元或 120 元，100 元只是其中一個供我們考慮的指引而已。

有關急症室收費，我剛才已解釋過，其他地方和國家的數據顯示，急症室收費會影響使用率，但卻沒有證據顯示開徵急症室收費會影響病人的生命或病情。以現時來說，我們一般都會豁免收費；即使收費，也是在替病人治療後才收費的，所以不會出現有人因沒有錢而得不到急症室服務的情況。我仍要說，到急症室求診的病人不一定是患了急症。現時到急症室求診的病人中，75%是非緊急或半緊急病人，只有 25%才真正是急症病人。

吳靄儀議員：主席，局長沒有回答我的補充質詢。急症室收費的水平，會否影響或阻止了急症病人使用急症室服務，以及這是否合理呢？

衛生福利及食物局局長：主席，我看不到有證據顯示，開徵急症室收費會阻止市民到急症室求診。

馮檢基議員：主席，局長一直說這並非唯一目的。在主體答覆第(一)部分的第一段和第三段，局長強調引入收費可減少不適當使用或誤用的情況，並可將總使用量減少約 15%至 25%。其實，現時醫管局已有作出分流：第一、二、三個分流級數是屬於急症，第四、五級則是非急症，須等候 3 小時。其實，局長只須針對分流的第四和五級便可處理這問題，為何還要向第一至三級的病人收費呢？

衛生福利及食物局局長：主席，其實，我在主體答覆的第(一)部分已帶出，開徵急症室收費，只是檢討整個公營醫護服務收費制度的其中一個部分而已。我們今天的出發點是，研究在公營醫護服務的收費制度中如何集中公帑，以最恰當的水平補貼各項服務。這樣，急症室收費便並非只是針對誤用的情況。我剛才已解釋過，一般市民不會經常使用急症室服務。至於長期病患者或較多病痛的長者，他們部分已申請豁免全部或部分收費，所以收費對他們來說是沒有影響的。談到一般市民使用急症室服務，由於那是較昂貴，因此要適當地收費。將來，我們為了要反映相對緩急先後，所以昂貴的服務便應收費。此外，實施收費後，我們可以讓市民得到一個信息，那便是急症室服務並非一般服務，而是一項寶貴的服務，因此不應誤用。

主席：本會就這項質詢已用了超過 20 分鐘。現在我容許議員提出最後一項補充質詢。

梁耀忠議員：主席，局長回答時說，收費是希望減少不適當使用和誤用的情況。請問局長有否考慮或調查過，市民為何會不適當使用或誤用急症室呢？據我所知，而局長亦可澄清，現時其實是因為門診服務不足——特別是門診並沒有設夜診服務，周末和公眾假期亦不提供服務，致令市民被迫使用急症室服務，而非誤用。局長可否澄清這一點？又即使要收費，可否在改善了門診服務後才實施呢？

衛生福利及食物局局長：主席，我要強調，開徵急症室收費，是檢討整個公營醫護服務收費制度中須考慮的其中一環，而並非單獨提出要就急症室服務收費。至於導致誤用急症室服務，是有很多因素的。一如梁耀忠議員說，有些情況是由於該段時間沒有門診服務，但看回使用急症室的高峰期，都是有門診服務提供的。例如早上 9 時至 12 時和晚上 7 時至 10 時，是急症室最繁忙的時候，但那些時段是有門診服務的，而夜診的派籌亦不是百分之一百派出。現時，很多私人診所亦設有 24 小時門診服務，所以說沒有選擇是不對的，只是市民可能選擇不使用那些服務而已。由於急症室比較方便，設施亦齊全，所以市民會選擇到急症室。我們沒有說病人濫用，因為那是病人的選擇，但我們不可以完全不收費。如果不收費，鑒於急症室服務比較方便，所以或多或少也會鼓勵了多些人使用。國際經驗顯示了這一點，亦指出開徵急症室收費可以影響使用率，讓市民能適當地使用急症室服務。

主席：梁議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

梁耀忠議員：主席，我剛才問局長可否在改善了門診服務後才實施急症室收費？局長剛才說，日間有門診服務時，市民亦有使用急症室的服務。不知局長可否說一說，日間門診服務的使用率是否很高呢？是否已出現了市民領不到籌看病的情況呢？

主席：局長，你是否有所補充？

衛生福利及食物局局長：主席，據我瞭解，門診的籌不是百分之一百派出的。平均而言，領籌率也是比較高，但個別門診是有空籌的。我剛才在主體答覆中亦提到，我們現正檢討整體公營醫護服務的收費制度，而並非單獨研究急症室服務。我們認為急症室服務必須收費，以及我們必須加強門診服務質素。現時，我們正在加強培訓家庭醫生，目的便是改善門診質素，提高成效。

主席：最後一項質詢。

行走同一路線的空調及非空調巴士的車費差額

6. 劉江華議員：主席，有關以空調及非空調巴士混合行走的專營巴士路線的車費安排，政府可否告知本會：

- (一) 當局基於甚麼因素釐定行走同一路線的空調巴士與非空調巴士的全程車費差額；
- (二) 空調巴士的車費，平均、最多和最少比行走同一路線的非空調巴士車費高出多少個百分點；及
- (三) 當局會否要求各巴士公司就空調巴士的車費有否下調的空間進行全面檢討；若否，原因為何？

環境運輸及工務局局長：主席，巴士公司是根據個別路線的營運情況、行程距離、服務性質、巴士類別及其營運成本、乘客的需求模式，以及其他相類公共交通服務的收費等因素，釐定各條路線的車費，這包括相同路線的空調巴士及非空調巴士的車費。

現時只有九龍巴士(1933)有限公司(“九巴”)和新大嶼山巴士(1973)有限公司(“新大嶼山巴士”)提供由非空調巴士與空調巴士混合行走的巴士路線(“混合路線”)。截至今年 9 月底，九巴和新大嶼山巴士分別經營 99 條和 6 條混合路線，兩種巴士的票價差異最低為 21%，最高為 49%，而平均為 37%。

我們會從整體方面看空調巴士車費的問題。正如我在上周三對有關交通費的立法會議案辯論作出回應時說，我們已鼓勵巴士公司因應其營運情況，盡可能調低收費水平或提供優惠。我希望巴士公司可以就空調巴士車費的問題，作出相同的考慮。九巴亦表示將來把混合路線轉為空調巴士路線時，會將現時的票價差異降低。我們會與九巴繼續商討有關細節，並督促該公司實行計劃。

劉江華議員：主席，從主體答覆第二段可見，兩種巴士的差價有些是 21%，有些則是 49%，實在相當懸殊。因此，針對這種巴士，是完全有減價空間的。針對收費過高的空調巴士，請問局長有何方法令票價下調？此外，局長是否認同票價有下調的空間？

環境運輸及工務局局長：主席，空調巴士的價格大約高於非空調巴士 30%至 40%，這是 1998 年的資料；而空調巴士的燃油價格也高於非空調巴士大約 30%。當然，這並不代表整個經營價格的調高。不過，我們知道，在某程度上，空調巴士的營運成本較非空調巴士為高。至於如何決定空調巴士應否減低票價，我們已一直就這些路線跟巴士公司研究。劉議員曾向我反映，而我們正不斷進行工作。至於票價有否下調的空間，我想是應該有的。

主席：劉議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

劉江華議員：主席，局長可能“捉錯用神”，我問的並不是空調巴士及非空調巴士的票價。主體答覆第二段指出，有些空調巴士和非空調巴士的票價差異是 21%，有些則是 49%。這批差價高達 49%的巴士路線，完全有下調票價的空間。同一成本、同一油價、同一車價，收費卻不同。如果局長認同有下調的空間，那麼可以採取甚麼實際行動呢？

環境運輸及工務局局長：主席，劉議員指出某些空調巴士路線的票價差異較大，我與巴士公司討論後，知道每一條路線的考慮也有不同。如果我再跟巴士公司爭拗下去，巴士公司便會說非空調巴士的成本偏低，所以票價可以較低，以及關乎巴士的新舊等。我已清楚劉議員的關注，並會繼續作出跟進。

劉健儀議員：主席，主體答覆第三段提到，九巴表示將來把混合路線轉為空調巴士路線時，會將現時的票價差異降低。請問局長，如果將混合路線轉為空調巴士路線，屆時是否只有空調巴士呢？如果是的話，又何來降低票價差異呢？

環境運輸及工務局局長：主席，在把非空調巴士轉為空調巴士的過程中，部分路線仍未更改，所以依然會有票價差異。我們希望巴士公司會逐漸縮減差價。

李卓人議員：主席，巴士票價其實須經由運輸署批准，運輸署為何會批出高達 49%票價差異的票價；而平均差異也達 37%？儘管局長剛才指出空調巴士的燃油價格高於非空調巴士 30%，而購買空調巴士的成本也較非空調巴士高 30%，但一輛巴士最少有 10 年壽命，而燃油只佔成本的一部分。事實上，如果純粹從成本的角度來看，是可以計算大約高出多少的。為何運輸署會批出 49%票價差異的票價呢？政府可否就此立即採取行動？事實上，平均票價差異達 37%也是不合理的。

環境運輸及工務局局長：主席，兩種巴士的分別，除了本身的價格外，巴士的折舊率也是很重要的。舊的巴士，即非空調巴士比較舊，可說是得以完全折舊，所以成本較低；而空調巴士由於較新，成本較高，所以票價差異才會有 21%至 49%的分別。至於當中有否減價空間，我已聽到各位議員的意見，我們現正爭取減低票價的差異。

李卓人議員：主席，局長並未回答我的補充質詢。我很想知道計算所得的實際成本是多少。票價差異達 49%，是否太“離譜”呢？我的補充質詢是問成本究竟高出多少。

主席：局長，你是否有所補充？

環境運輸及工務局局長：主席，我剛才已經回答，這須視乎車齡的分別而定。每輛巴士的使用年數並不相同，所以成本便會有分別，而票價差異亦因此會出現 21%至 49%的分別。

譚耀宗議員：主席，局長剛才說空調巴士的耗油量高於非空調巴士 30%。我想請局長核實有關這方面的一些資料。根據業內人士反映，當年決定空調巴士收費水平的計算基礎，是以獨立引擎為準。除了新大嶼山巴士外，其他巴士公司空調巴士的冷氣系統，現時已改由主引擎推動，耗油量會較由獨立引擎推動大幅減少。如果這是屬實的話，應否按照新的情況來作出調整？

環境運輸及工務局局長：主席，我們沒有這些資料，也許譚議員可以告訴我實質的報告。由於我們沒有獨立引擎和合併引擎的分別的資料，所以我無法回答譚議員這項補充質詢。

何鍾泰議員：主席，九巴現時仍在經營 99 條混合路線，但如果我沒有記錯的話，九巴在 1996 年曾委託城市大學進行一項研究，看看市民究竟喜歡空調巴士抑或非空調巴士，結果超過 90%受訪者支持添置多些空調巴士。可是，6 年後，九巴仍經營 99 條混合路線。究竟是政府鼓勵九巴繼續這樣運作，抑或應減少其中一種巴士？政府是否認為應任由巴士公司決定票價，抑或由政府就空調巴士和非空調巴士的比例制訂標準呢？

環境運輸及工務局局長：主席，運輸署訂有時間表，逐漸把非空調巴士轉為空調巴士。事實上，每條路線均訂有不同的時間表。在現階段，我們曾在區域進行諮詢，知道有些人希望仍有票價較低的非空調巴士行走，所以我們要作出一個平衡。但是，總的來說，我們訂有更換巴士的時間表。

麥國風議員：主席，非空調巴士和空調巴士的票價差異很大，平均為 37%，很多貧困的人會因票價關係而選擇乘搭非空調巴士。請問局長，政府有否制訂指引，使非空調巴士的班次比例不會因巴士公司想收取更多車費而減低，為想乘搭非空調巴士的人帶來不便？

環境運輸及工務局局長：主席，巴士班次是因應不同路線而定。至於空調巴士和非空調巴士班次的密度，我們會在區域進行諮詢，然後才決定路線究竟有多少巴士行走。

劉江華議員：主席，局長剛才說票價有下調空間，也說會盡力爭取。冬天快要來臨，市民在冬天乘搭空調巴士，怨氣會較大，因為市民無須空調，但巴士公司卻收取空調巴士的票價。請問局長，可否在冬天來臨前交出一些成果？

環境運輸及工務局局長：主席，巴士的運行和空調的需求，會因應不同天氣而有分別。設立空調系統，除了可以控制溫度外，也可以控制濕度和氣流。我同意劉議員所說，巴士在冬天所耗用的燃油會較少。有關這方面，我們會跟巴士公司進行商討。

主席：最後一項補充質詢。

何鍾泰議員：主席，局長剛才說這些混合路線有兩種不同的做法，即一些有空調，一些則沒有空調，而政府是訂有指引的。請問九巴的海底隧道路線和非海底隧道路線的指引是否有分別？又比例為何？

環境運輸及工務局局長：主席，何議員是問行走海底隧道路線的空調巴士和非空調巴士的比例，對嗎？抑或何議員想問.....

主席：何議員，請重複你的補充質詢。

何鍾泰議員：主席，九巴經營兩種混合路線，一種是海底隧道路線，一種是非海底隧道路線。局長剛才說，政府就空調巴士和非空調巴士的比例訂有指引，究竟兩種路線有否分別？又分別為何？

環境運輸及工務局局長：主席，就隧道路線而言，差不多全部巴士都裝有空調，主要因為巴士上乘客十分擠迫，而隧道內的空氣也較差，所以我們會選擇以空調巴士行走隧道路線。

主席：何議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

何鍾泰議員：主席，局長說差不多全部，即不是全部。我想知道比例為何。

主席：局長，你可否給何議員書面答覆？

環境運輸及工務局局長：主席，我會以書面回答有關的比例。（附錄 III）

主席：口頭質詢時間到此為止。

議員質詢的書面答覆

醫院管理局接管衛生署轄下普通科門診診所

7. 麥國風議員：主席，有關醫院管理局（“醫管局”）接管衛生署轄下所有普通科門診診所的計劃，政府可否告知本會：

- （一）該接管計劃對醫管局的財政及人手有何影響，以及該計劃會否引致醫管局實施進一步的資源增值計劃；
- （二）選擇受聘於醫管局診所的員工將獲得的服務條件詳情；當局會如何確保他們全部獲醫管局以不低於現有水平的薪酬和附帶福利待遇聘用；及
- （三）當局會否向未被醫管局接收的診所員工提出自願離職計劃或提早退休計劃；若會，詳情為何；若否，原因為何？

衛生福利及食物局局長：主席，

- （一）為更好結合我們的基層和中層公營醫療服務，以及推廣家庭醫學，普通科門診診所的管理將於 2003 年下半年由衛生署轉交至醫管局。為實施這項轉交安排，政府已批准一項特殊性一筆過撥款予醫管局。這些資源將用作診所在移交後的開設費用，以及應付診所在轉交時及轉交後初期的額外運作成本，以確保服務的順利過渡。此外，我們正計算政府應由衛生署轉交醫管局以運作診所的經常性資源。推行資源增值措施是整個政府及其所有資助機構（包括醫管局）的持續工作，與是次的診所轉交並無關係。至於人手方面，由於推行家庭醫學，長遠而言，在醫管局轄下的普通科門診診所的運作模式會與現時衛生署有所不同。因此，員工架構亦隨之會有所轉變。有關影響在我們完成計算須移交的經常性資源後才可得以作實。

- (二) 我們的政策是，診所員工作為公務員的合法權益不會受到診所移交的影響。政府會先致力將診所員工重新調配至衛生署或其他政府部門。未能在這階段被吸納或重新調配的員工，會繼續以公務員在醫管局工作的身份留任在診所中，直至他們最終為政府吸納，又或因退休或其他理由離開公務員行列。至於那些屬於高級醫生、醫生、登記護士、高級配藥員及配藥員而未在上述階段獲得吸納的部門職系員工，他們可在兩年內決定是否繼續以公務員身份在醫管局工作，或接受醫管局的聘用。接受醫管局聘用的員工會按點對點方式轉換至對等的醫管局職系，他們的薪酬不會因轉換過程而被減少。除了基本薪金外，接受醫管局聘任的員工亦可按醫管局現時的僱用條件，取得一項按他們薪級點及所選擇退休金安排計算的每月津貼。
- (三) 我們的目標是要令所有普通科門診診所員工被衛生署吸納至該署的其他服務，或在診所移交後繼續在診所內，以公務員在醫管局工作或醫管局僱員的身份工作。因此，我們目前並無計劃為受移交影響的員工另行推出另外的自願退休計劃。然而，若政府日後決定在整個公務員系統推出另一階段的自願退休計劃，我們會從整體人手的角度考慮是否將這些職級列入新階段的計劃之中。

上環“大笪地”延遲開幕

8. **朱幼麟議員：**主席，財政司司長在公布本年度的財政預算案時提出推動本土經濟的發展，政府有關部門隨即在全港 18 區開展促進本土經濟發展的項目，而首先推出的是在上環重建昔日的“大笪地”。然而，該項目不但延遲開幕，其設施更受租戶詬病。就此，政府可否告知本會：

- (一) 該項目延遲開幕的原因，以及是否與該項目須經十多個政府部門審批有關；及
- (二) 有何措施避免開展該項目所遇到的問題再次出現，以確保其他促進本土經濟發展的項目可以順利展開？

民政事務局局長：主席，就以上質詢，現謹答覆如下：

- (一) 由於上環“大笪地”是開放予公眾人士入內購物、飲食及消遣的場所，攤檔和配套設施的設計、興建和用料都要符合消防、衛生及公眾安全。因此，在推行此項計劃時，須涉及申請多項接駁許可證和牌照：包括向有關公共機構申請敷設水、電、煤氣設施；向屋宇署申請搭建工程的“開工紙”和完工後的“入伙紙”，以及向食物環境衛生署（“食環署”）申請臨時食物製造廠牌照及公眾娛樂場所臨時牌照等。雖然涉及的機構及部門有十多個，有關的政府部門，例如屋宇署及食環署已經盡量為申請人提供“一站式”服務，而中西區民政事務處亦一直居中擔任協調和促進的角色，加快審批程序，讓承辦商及早開業。事實上，由移交地盤當天（即 8 月 1 日）起計至“大笪地”落成試業為止（即 10 月 13 日），承辦商的籌備時間僅約兩個半月。至於有投訴指開幕日期有所延誤，相信最主要原因是承辦商最初估計 9 月 15 日的開幕日期過分樂觀，而非因審批程序拖延所引致。
- (二) 我們會汲取教訓，將來在籌備類似項目時，會進一步加強與承辦商的溝通，而當區的民政事務專員，亦會繼續擔任協調和促進的角色，務求使有關項目能夠順利展開。

常額教師超出編制

9. 張文光議員：主席，近年適齡入學兒童的數目有下降趨勢，一些學校因收生人數不足須縮減班數，以致造成常額教師超出編制（“教師超額”）的情況。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 個學年，每年分別有多少所官立及資助中學、小學及特殊學校縮減班數和有教師超額，並按學校分區列出學校數目；
- (二) 過去 3 個學年，教育署每年向多少名超額的小學教師提供職業輔導，請按他們原先任教的科目及被列為超額時的年資列出分項數字；
- (三) 根據各分區的最新人口推算數字，每個學校分區在未來 3 個學年每年的以下數字：

- (i) 小一至中七每級的學生人數；
 - (ii) 預計縮減的班數和教師超額的人數；及
 - (iii) 受影響的官立及資助中學、小學及特殊學校數目；及
- (四) 有否評估教師超額的問題會否越來越嚴重；若會，當局有何措施為這些超額的教師作出妥善和合理的就業安排？

教育統籌局局長：主席，

- (一) 過去 3 個學年，由於人口遷移、出生率下降、學校設施、家長選擇等原因而引致出現縮減班級情況的官立及資助中學、小學及特殊學校的統計數字載於附錄一。
- (二) 過去 3 個學年，曾接受教育署提供就業輔導的超額教師人數、所教授科目及年資的統計資料，列載於附錄二。
- (三) (i) 預計未來 3 個學年，小學適齡學生（6 至 11 歲）按分區及歲數推算的分布情況列載於附錄三；而中學適齡學生（12 至 18 歲）按歲數推算的分布情況載於附錄四。由於中學學位是按全港性的需求而規劃的，所以並沒有中學適齡學生按分區推算的資料。

(ii)及(iii)

個別學校的開辦情況及各區超額教師數目，須視乎適齡學童人數、學校的設施和家長的選擇等因素而定。至於中學方面，由於適齡的中學學生有上升趨勢，在未來幾年，中學開辦班級的總數仍會增加。

- (四) 每年超額教師的實際人數，視乎該年個別學校在下一學年的開班數目、教師流失率等因素而定。教育署現正檢討小學超額教師的就業輔導服務，以便作出適當的安排，估計須於 2003 年年初，方可決定有關細節。

過去 3 年曾縮減班級的學校數目

地區	中學						小學						特殊學校		
	官立			資助			官立			資助					
	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002
中西	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0
灣仔	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	1	1
港島東	0	0	0	1	1	2	0	0	0	5	5	4	1	1	1
南區	0	0	0	1	1	2	0	0	0	5	3	6	2	0	0
離島	0	0	0	3	1	2	0	0	0	1	1	5	0	0	0
油尖旺	0	0	0	1	1	1	0	0	0	3	3	9	0	0	0
深水埗	0	1	1	2	2	2	0	0	0	5	2	6	0	0	0
九龍城	0	1	0	4	1	0	1	1	0	6	1	8	1	0	1
黃大仙	0	0	0	4	2	1	0	0	1	2	0	3	0	1	2
觀塘	0	0	0	0	0	1	0	0	0	6	5	12	0	0	0
西貢	1	0	0	0	0	0	0	1	0	7	5	4	0	0	0
葵青	0	0	0	4	4	4	0	0	0	8	6	8	0	0	2
荃灣	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	7	0	0	0
屯門	0	0	0	15	11	6	0	1	1	9	8	11	0	0	1
元朗	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	2	13	1	2	2
大埔	0	0	0	1	1	1	0	0	0	7	8	13	1	0	0
北區	0	0	1	2	1	0	0	0	2	4	3	14	0	1	1
沙田	0	0	1	0	0	3	0	0	0	13	6	13	0	0	0
總數	1	2	4	38	27	28	1	3	4	91	60	140	6	6	11

附錄二

曾接受就業輔導的資助小學超額教師統計資料

表 2A：任教年資

接受就業輔導 年度	連續任教							總數
	5 年或 以下	6 至 10 年	11 至 15 年	16 至 20 年	21 至 25 年	26 至 30 年	30 年 以上	
2000	149	47	11	10	9	18	15	259
2001	104	20	7	6	2	4	5	148
2002	243	70	20	9	12	15	6	375

表 2B：主要任教科目

接受就業 輔導年度	主要任教科目						總數
	中國語文或 中國語文+ 數學+ 常識	英國 語文	音樂	體育	普通話	其他	
2000	75	69	20	39	3	53	259
2001	39	35	16	19	6	33	148
2002	120	84	24	45	11	91	375

附錄三

2003 至 2005 年小學適齡學生（6 至 11 歲）人口推算

表 3A：分區數字

分區	年		
	2003	2004	2005
南區	18 410	17 690	17 000
中西區	14 440	13 950	13 650
灣仔	7 540	7 200	6 920
東區	37 280	35 330	33 040

分區	年		
	2003	2004	2005
離島區	9 200	10 720	11 620
九龍城	23 260	22 710	21 670
油尖旺	15 950	16 360	16 650
深水埗	22 400	22 190	22 360
黃大仙	31 110	29 660	27 670
觀塘	39 390	38 440	37 370
西貢	30 470	31 790	30 790
沙田	42 750	40 530	38 010
大埔	22 810	21 120	19 360
北區	26 730	25 570	25 130
葵青	33 850	33 730	33 410
荃灣	18 690	18 390	18 520
元朗	54 050	52 970	51 000
屯門	42 030	39 150	35 960
總數	490 400	477 500	460 100

註：(1) 上述數字是根據規劃署人口分布推算小組在2002年8月提供，以2001年的資料為基數的人口推算數字，已按區議會分區劃分。

(2) 各區人數已調高至最接近的十位，而所有地區的人數則調高至最接近的百位。因此，已調高的各分區人口總和未必等於總數。

表3B：各年歲數字

歲數	年		
	2003	2004	2005
6	70 600	62 800	59 500
7	77 200	72 600	64 900
8	82 800	79 500	74 900
9	84 700	85 400	82 100
10	87 200	87 800	88 500
11	87 800	89 400	90 100
總數	490 400	477 500	460 100

註：(1) 根據政府統計處於2002年5月發表以2001年為基期的人口推算數字為基礎。

(2) 由於各年歲數字都被捨入為百位數，故此表內各年歲的數字總和與總數略有差異。

(3) 6至11歲的學童一般入讀小一至小六年級。

附錄四

2003 至 2005 年中學適齡學生(12 至 18 歲)人口推算

歲數	年		
	2003	2004	2005
12	86 700	89 300	91 000
13	88 300	87 900	90 600
14	91 000	88 900	88 600
15	86 600	91 100	89 000
16	83 200	86 600	91 100
17	84 400	83 900	87 300
18	84 800	83 900	83 400
總數	605 100	611 500	621 000

註：(1) 根據政府統計處於2002年5月發表以2001年為基期的人口推算數字為基礎。

(2) 由於各年歲數字都被捨入為百位數，故此表內各年歲的數字總和與總數略有差異。

(3) 12至18歲的學生一般入讀中一至中七年級。

公眾街市的經營環境

10. 譚耀宗議員：主席，鑒於經濟不景，市民的消费意欲疲弱，公眾街市的租戶經營困難，政府可否告知本會：

(一) 公眾街市租金凍結期於本年年底結束後，會否採取措施，減低公眾街市檔位租戶的經營成本，從而減少市民的日常開支；若會，詳情為何；

- (二) 會否調低公眾街市檔位，尤其是舊式街市商鋪及檔位的租金；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 有何措施改善公眾街市的經營環境？

衛生福利及食物局局長：主席，

(一)及(二)

公眾街市檔位租金是租戶經營成本的其中一個組成部分，租戶還有其他的營運開支，既與經營地點無關，也不受政府管制。

公眾街市檔位租金曾於 1998 年下調三成，其後食物環境衛生署（“食環署”）一直把轄下公眾街市檔位的租金凍結在 1998 年的水平。經過減租三成及其後租金凍結，目前大部分公眾街市檔位的租金均遠低於市值租金，而差餉物業估價署評估有關檔位的市值租金時，已充分顧及市場租金自 1998 年起普遍下調的現象。

政府用於資助食環署轄下街市運作的款項，每年逾 1 億元。不論以甚麼標準來衡量，目前的資助均處於非常高的水平。我們認為，鑒於政府目前的開支及收入預算，把資助額增加至高於現時的水平，誠屬不宜。

- (三) 除了保持公眾街市狀況良好之外，政府每年均在多個街市進行基本改善工程，以改善其經營環境。在 2001-02 年度，用於這些基本工程的款項接近 1 億元。改善工程的範圍包括：

- 改善消防安全裝置；
- 改善升降機及自動電梯等機電裝置；
- 改善通風系統；
- 加強公眾地方的照明設施，尤其是街市入口和主要通道；
- 更換地台磚和/或為內牆和天花板重髹灰水；
- 美化街市入口和外牆；

- 安裝供傷殘人士使用的設施；
- 翻新廁所；及
- 改善地面排水系統。

當局實際上會進行哪些改善工程項目，將視乎個別街市的獨特情況和限制而定。

除上述改善工程外，由 2002 年 3 月起，我們已在 4 個街市推行街市經理計劃。在該計劃下，食環署從市場聘請具有物業管理經驗和資格的人士處理街市的日常管理工作。街市經理的職責之一是諮詢有關租戶，以敲定和推行改善街市經營環境的措施。食環署會持續檢討該計劃，並考慮在有需要時把計劃推廣至更多街市。

我們認為，改善公眾街市的環境是政府和經營中的租戶須共同承擔的責任。租戶倘能保持檔位整潔，提高其貨品和服務的競爭力，以配合顧客不斷改變的需要和消費模式，將有助改善公眾街市的經營環境。

外判邊境管制站的人羣管理工作

11. 劉漢銓議員：主席，據報，入境事務處在本年 10 月初將位於紅磡、落馬洲、文錦渡及沙頭角的邊境管制站的人羣管理工作，外判予一間私人護衛公司，以便騰出資源增設過境櫃位。就此，政府可否告知本會：

- (一) 各個邊境管制站的外判護衛員數目；
- (二) 每年透過上述外判安排所節省的款額，以及如何調配有關款額；及
- (三) 鑒於外判護衛員不是政府人員，亦沒有執法權力，當局有否評估外判安排會否引致人羣管理的服務質素下降或執法出現問題；若有，結果為何？

保安局局長：主席，

- (一) 為更有效運用資源，入境事務處於本年 10 月初開始在 4 個出入境管制站聘請私人護衛公司，協助執行管理人流工作。現時一共有 17 名私人護衛公司人員，分配在沙頭角（6 名）、文錦渡（4 名）、紅磡（4 名）及落馬洲（3 名）的出入境管制站工作。
- (二) 上述外判工作安排屬試辦性質，為期 3 個月。若長期實施此項安排，預計每年可節省大約 300 萬元。舉例來說，騰出來的資源可供開設約 10 個高級入境事務助理員職位，以增加管制站櫃檯人員的數目，應付與日俱增的過境旅客流量。
- (三) 外判工作的範圍只限於在出入境大堂內或附近管理人流。獲聘的私人護衛公司人員亦須具備管理人流的專業知識及訓練，故此，有關人流管理服務的質素並不會下降。另一方面，與執行入境事務法例有關的權力和工作，例如羈留、押解等職務，仍然會由入境事務處紀律人員負責處理，所以在執法方面亦不會出現問題。

向數碼港租戶提供免租期優惠

12. 余若薇議員：主席，據悉，政府向租用數碼港辦公室的企業提供免租期優惠。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局合共向多少家數碼港租戶提供了免租期優惠；所涉及的平均免租期、總樓面面積及豁免租金總額；及
- (二) 出租政府物業予私營企業時向他們提供免租期，是否政府的一貫做法；若然，理據為何；若否，當局根據甚麼準則及考慮因素，特別向數碼港租戶提供免租期？

工商及科技局局長：主席，

- (一) 數碼港的寫字樓物業發展，是政府透過一間由財政司司長法團成立及全資擁有的香港數碼港管理有限公司來推行、營運和管理的。該公司是以市場和商業原則運作。基於與該公司簽訂租約的租客目前數目有限，而該公司亦要為它與租客所訂立的租務資料

保密及避免在這方面產生不必要的推測，故此，政府不能夠提供所需的資料。

- (二) 政府物業若以商業原則出租，是可以按照市場一般正常的做法，提供適當的免租期予私營企業的租戶，因此，數碼港的情況並不特殊。

政府資訊科技項目服務合約

13. 單仲偕議員：主席，關於包括外判合約在內的政府資訊科技項目服務合約（“服務合約”），政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年，每年外判予本地中小型企業的服務合約的統計數據，包括合約數目、金額及外判予駐港的外國公司的比例；
- (二) (i) 過去 3 年，每年在香港以外地區（包括內地）進行的工序佔有關服務合約所訂全部工序的平均百分比；
- (ii) 會否考慮就在香港以外地區進行的工序的比例作出規定；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
- (iii) 有否制訂措施，確保大部分服務合約所訂的工序在本港進行，以改善本地資訊科技業的就業情況，並確保政府的資訊科技項目開支能真正令本地資訊科技公司受惠；及
- (三) 有否就服務合約承辦商的僱員訂定入職要求，例如合約中的部分職位只容許大學學位持有人擔任，而沒有大學學位的人士（如高級文憑持有人），即使曾在專上院校接受有關專業訓練並擁有多年相關工作經驗，亦不能擔任該等職位；若有，有關入職要求的詳情及訂定這些要求的原因，以及有否考慮這些要求會否剝奪非大學學位持有人的就業機會？

工商及科技局局長：主席，

- (一) 在本年 6 月前，政府外判的資訊科技服務項目，主要是透過資訊科技署以往簽訂的兩份服務合約進行。該兩份合約由兩間在本地

註冊的外地跨國公司經公開投標獲得。在過去 3 年（1999 年 10 月至本年 6 月）期間，該兩家承辦商共為政府承辦 700 個資訊科技項目，涉及金額共約為 4.83 億元。該兩家承辦商曾與 6 家本地中小型企業分判商合作進行有關資訊科技項目，但其與分判商在個別項目的具體分工，則屬承辦商及分判商之間的業務合作安排，我們沒有詳細資料。

資訊科技署於本年 6 月底推出資訊科技專業服務計劃，取代以前的兩份服務合約。在該計劃下，資訊科技署共向 12 間公司批出 23 份服務合約，由這些公司在為期 30 至 48 個月的合約期內競投各部門的資訊科技服務項目。當中 8 份合約是批予本地中小型企業，1 份是批予本地的大型企業，而 12 份則批予在本地註冊的外地跨國公司。本地中小型企業與外地跨國公司的比例為 1 : 1.5。

在本年 6 月 27 日至 9 月 30 日期間，在該計劃下獲批合約的本地中小型企業承辦商共投得 7 個政府資訊科技項目，涉及金額共約 260 萬元。同期政府在該計劃下共批出 18 個項目予在本地註冊的外地跨國公司，涉及金額共約 2,100 萬元。按項目數目及金額計，本地中小型企業與外地跨國公司的比例分別為 1 : 2.6 及 1 : 8。

- (二) (i) 根據承辦商所提供的資料顯示，在 1999 年 10 月至本年 9 月期間，通過上述資訊科技署以往的兩份服務合約及資訊科技專業服務計劃合約所批出的總共 726 個資訊科技項目，所有工序均在本地進行。

(ii)及(iii)

從(i)所提供的資料顯示，政府根據上述合約批出的資訊科技項目的工序均在本地進行。政府現時無意就在香港以外進行的工序的比例作出規定。不過，我們會就個別項目因應實際需要，規定承辦商必須安排人員駐港負責管理項目及提供有關的專業服務。在此情況下，有關工作必然會在香港進行。

- (三) 政府於上述合約內就承辦商僱員所訂的要求，是視乎個別項目所需而決定，並以相關的技術及工作經驗為依據，而非以員工所持的學歷作標準。

流動電話服務供應商徵收隧道附加費

14. 吳亮星議員：主席，關於日前一名流動電話用戶因其流動電話服務供應商向他收取隧道附加費而提出訴訟的個案，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉各流動電話服務供應商釐定隧道附加費的準則；若然，詳情為何；及
- (二) 有否機制規管流動電話隧道附加費，以確保這項費用的收取方式及數額均對流動電話用戶公平合理；若有，詳情為何？

工商及科技局局長：主席，

- (一) 目前，我們的流動服務市場有 6 家營辦商經營 11 個網絡，當中沒有市場佔優的營辦商，是全球競爭最激烈的市場之一。在保障公平競爭和符合消費者利益的前提下，流動服務營辦商可以各自按市場運作的原則釐定收費原則或方式，包括是否收取隧道通話附加費及它的水平。在這種情況下，電訊管理局並不干預營辦商的收費準則及水平，亦不會要求營辦商告知電訊管理局釐定有關收費的準則及水平。
- (二) 電訊管理局並不規管流動電話隧道附加費，但流動服務營辦商必須嚴格遵守《2000 年電訊（修訂）條例》加入的第 7K 至 7N 條，不可作出反競爭的行為，例如串謀操控價格等。此外，電訊管理局亦於去年 10 月發出屬自願遵守性質的流動服務合約實務守則，以增加收費方式透明度及確保營辦商手法公正，例如營辦商須將服務合約的關鍵內容置於當眼位置或以特別標示方式清楚展示，以及在更改收費前須給予最少 30 天的預先通知等。

以夫妻團聚為理由提出的單程證申請

15. 涂謹申議員：主席，關於港人在內地的配偶申請單程通行證（“單程證”）來港定居事宜，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，內地哪個部門負責統一處理和審批經由各市、縣公安局出入境管理部門提交的單程證申請；
- (二) 當局可否向該內地有關部門查詢，現時全國有多少宗以夫妻團聚為理由提出的單程證申請等待審批；若可，有否作出查詢及查詢後所得的數字；若不可公布該數字，理由為何；若當局不可向有關部門查詢，原因為何；及
- (三) 在 2000、2001 或本年首 6 個月持單程證來港與配偶團聚的人士當中，在抵港時結婚年份為“少於 5 年”或“5 至少於 10 年”的人數分別為何？

保安局局長：主席，

- (一) 根據內地公安機關所公布的資料，港人在內地配偶申請單程證赴港定居須向戶口所在地市、縣公安局(如所在地為大、中城市，則可向公安分局)出入境管理部門提出申請。有關部門在審批後會把審批結果送交省公安廳出入境管理處，並由省公安廳作出複核。省公安廳會根據配額及現行打分制，安排申請人赴港定居。
- (二) 根據內地公安部出入境管理局提供的最新資料，截至去年 11 月底，內地各省市正處理中的內地居民赴港定居申請總共約 16 萬份。有關數字並無對其中屬“夫妻分居類”的申請數目作進一步分列。必須指出的是，由於這類人士來港的次序視乎夫妻雙方分隔時間的長短，而非按遞交申請表的先後計算，因此，有部分屬“夫妻分居類”的內地居民會選擇在達到“分數線”要求時才提出申請。
- (三) 根據在 2000 年、2001 年及 2002 年 1 月至 6 月持單程證來港定居人士在抵港時填報的資料，在抵港時與港人配偶結婚年期為“少於 5 年”或“5 至少於 10 年”的人數詳列如下。這些數字單純根據有關人士在抵港時填報的資料計算所得。此外，部分提供了與港人配偶結婚資料的人士，亦可能是通過“夫妻分居類”以外的類別申請來港。

結婚年期	年份		
	2000 年	2001 年	2002 年 (1 月至 6 月)
少於 5 年	403	392	154
5 年至少於 10 年	11 946	14 522	11 409

推動本地藝術創作

16. 陳偉業議員：主席，政府現時在機場、公路兩旁及公園等公共地方展示藝術作品及雕塑，以收美化環境之效。關於當局選購藝術作品和推動本地藝術創作的工作，政府可否告知本會：

- (一) 過去 5 年，每年購入作公共地方展示用途的藝術作品的有關資料，包括它們的數量、費用及來源地；
- (二) 有否具體計劃，在公共地方展示更多本地藝術家的作品；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 有何措施和政策推動本地藝術創作及市民支持藝術創作；若有，詳情為何；若否，原因為何？

民政事務局局長：主席，本人答覆如下：

- (一) 過去 5 年，政府部門每年所選購並放置於公共地方的藝術品的資料如下：

年份	數量	金額 (港元)	來源地	註
康樂及文化事務署 (“康樂文化署”)				
2000	11	5, 074, 080	香港	包括臨時區域市政局於 1999 年所選購的公眾藝術品
2002	6	2, 230, 000	香港	

年份	數量	金額 (港元)	來源地	註
建築署				
1998	1	500,000	香港	
1999	11	1,600,000	香港	
2001	3	950,000	香港	2 件
			中國內地	1 件
房屋署				
1997 至 2002	26	8,178,583	香港	已完成 其中 16 件藝術品 與康樂文化署共 同選購
	15	4,600,000	香港	有關屋邨在策劃 ／建築階段
	2	1,100,000	以香港為首選	有關屋邨在策劃 ／建築階段
總計	75	24,232,663		

以上資料不包括公營機構例如機場管理局、地鐵有限公司（“地鐵公司”）等所購置的公眾藝術品，以及各政府部門為裝飾公用地方而購置的小量藝術品。

- (二) 推廣本地藝術主要由康樂文化署負責，該署於 2001 年 3 月成立藝術推廣辦事處，透過不同層面，與本地藝術工作者及藝術推廣機構合作，專責推廣公眾及社區藝術。該辦事處曾與房屋署合力推行東涌逸東邨公眾藝術計劃（計劃由 2001 年開始，預計於 2003 年完成），委約多位本地藝術家創作 29 件作品，供擺放於逸東邨內的藝術徑。康樂文化署亦於 2002 年舉行公眾藝術計劃 2002 公開比賽，並委約多位在比賽中入選的本地藝術家創作 6 件作品，供擺放於 6 個文娛場地。類似的公眾藝術計劃，將會繼續定期舉行。此外，該辦事處亦提供有關設置公眾藝術品的專業意見，以及鼓勵其他部門及機構購藏本地藝術品，當中包括路政署、九廣鐵路公司及地鐵公司等。

除直接購藏公眾藝術品外，康樂文化署亦與其他機構合作，以便於各公眾地方展示藝術品。透過分別與新世界第一巴士服務有限公司、地鐵公司、“藝術在醫院”這個機構及機場管理局等機構合辦巴士動感藝廊、藝遊鄰里計劃展覽、藝術多關顧及機場文物展覽等計劃，很多藝術品都已／將會在巴士、地鐵站、醫院及機場等地方短期陳列，供市民欣賞。

除康樂文化署外，其他部門／機構亦主動推廣本地藝術，例如電訊管理局將於 2002 年年底配合國際電信聯盟 2002 電信展舉行藝術坊，展出本地新媒體藝術作品。拓展署亦擬在東南九龍發展計劃中的郵輪碼頭旁邊的海濱長廊及空地一帶，擺放本地或海外藝術家的作品。

此外，康樂文化署亦得悉，很多其他部門，如政府產業署、工業貿易署、路政署、規劃署、房屋署及建築署等，也樂意考慮在其轄下的物業或負責的工程項目內，加入藝術元素或陳列藝術品。香港電台亦考慮在計劃中的將軍澳香港電台總部廣播博物館內陳列藝術品。

- (三) 政府的文化政策，是致力營造理想的環境，使追求豐富的文化藝術生活成為香港人每天生活的一部分。政府亦希望在這領域培養專業精神和專門知識，鼓勵具創意的藝術創作。

政府主要透過香港藝術發展局和康樂文化署，履行其推動和鼓勵文化藝術發展的責任。

香港藝術發展局透過推行涵蓋不同藝術形式的主導性計劃，以及向本地藝術家及藝團提供 1 年／3 年資助及計劃資助，以推廣文化藝術。此外，香港藝術發展局亦正委託香港大學進行一項公共藝術研究，這次研究結果將會成為當局推廣公眾藝術的參考資料。

康樂文化署轄下的藝術推廣辦事處及香港藝術館均定期舉辦鼓勵藝術創作的大型節目，例如當代香港藝術雙年展、藝遊鄰里計劃及公眾藝術計劃等。這類活動主要以比賽形式舉行，最終會頒發獎項、提供資金製作藝術品及為藝術家舉行展覽，歡迎所有本地藝術家參與。在推動本地人支持本地藝術創作方面，康樂文化署除繼續提供專業意見外，亦會更主動接觸各部門、機構、團體及社羣，進行夥伴合作計劃，提高公眾對本地藝術創作的認識及支持。

改善為入住長者住屋的長者提供的服務

17. 陳婉嫻議員：主席，本人獲悉，曾有入住房屋委員會（“房委會”）提供的院舍式長者住屋的長者，因年老記憶力日漸衰退，未能按時到社會保障

辦事處辦理續領綜合社會保障援助（“綜援”）金的手續，以致有關辦事處曾一度停止向其發放綜援金。就此，政府可否告知本會：

- （一） 有否措施改善現有的服務，避免類似事件再次發生；若有，詳情為何；
- （二） 是否有政府部門或非政府機構繼續跟進入住長者住屋的長者的健康狀況；若然，負責的政府部門或機構為何；若否，政府會否提供資源，以增設有關服務；及
- （三） 院舍式長者住屋的舍監的工作範圍？

衛生福利及食物局局長：主席，對質詢提及的個案，由於資料有限，因此並不適宜就個案細節作出評論。我們會就質詢各部分給予一般性的回答。

- （一） 綜援個案須定期覆檢，以確定申請人是否可以符合資格繼續領取援助金。社會福利署（“社署”）會視乎個案的性質，通常每 6 個月至 3 年進行一次個案覆檢。由於單身高齡人士的個案情況穩定，故此，這類個案無須接受定期覆檢，但社署每年會對有關個案進行抽樣調查。如在抽樣調查的過程中未能以電話與長者受助人取得聯絡，社署職員會進一步透過家訪聯絡申請人。社署只會在確定與申請人失去聯絡後，才停止發放援助金。社署會因應實際經驗及定期覆檢內部程序，以改善服務。

對於亟需照顧的長者，在收到有關轉介（如房屋署或社會保障辦事處的轉介，或長者自行要求）後，社署的社工都會探訪有關長者（包括居住在長者住屋的長者）及聯絡其家人或親屬，全面評估長者的需要及訂定合適的個人護理計劃。如懷疑長者患有老人癡呆症或其他精神問題，社工會安排長者接受精神狀況評估及適當的跟進治療。如醫療評估報告指出申請綜援的長者不能完成申請手續，社工會協助推薦適合的親友為其受委人。若沒有適當人選，社工也可以成為受委人，代長者完成有關申請手續，並根據《社會福利署署長法團條例》（香港法例第 1096 章）代其管理和善用所獲發的援助金，確保長者的日常生活所需獲得滿足。

- (二) 社署及非政府機構均會向長者（包括入住長者住屋的長者）提供多項支援服務。其中主要的服務項目如下：

(i) 安老服務

- 多種類的長者支援及照顧服務，包括家務助理／家居照顧／改善家居及社區照顧、護老者支援服務、日間護理中心及長者活動中心／長者綜合服務中心；及
- 長者支援服務隊會透過外展方法及轉介，向亟需照顧的長者，包括獨居、缺乏社會網絡、健康欠佳、有經濟困難的長者，提供服務。亟需照顧的長者可獲得情緒支援、社區資源介紹和簡單的個人協助等服務。若有需要，長者支援服務隊會轉介長者接受常規的服務。截至 2002 年 9 月底，全港共有 37 支長者支援服務隊。

(ii) 家庭服務

由 66 間家庭服務中心／綜合家庭服務中心組成的龐大網絡，為有需要的市民，包括入住長者住屋的長者，提供服務。在這些中心的社工亦會按照長者評估的護理需要，轉介他們接受適切的服務，例如院舍或社區照顧服務。

- (三) 長者住屋設有舍監，以加強共用設施的管理和保持良好的居住和社交環境。舍監的主要職責包括監督長者住屋共用地方的整潔情況和整體管理，以及確保所有屋宇裝備系統操作良好。他們亦會關注住客的一般生活情況，協助他們適應居住環境，以及在有需要時就醫療或福利服務提供建議。此外，他們亦須處理緊急事故及意外（詳見附件）。

附件

長者住屋舍監主要職責

1. 監督長者住屋的整潔情況，以及承辦商員工的工作。
2. 確保長者住屋的所有系統（水電、氣體供應、排水、消防及其他附屬設備）均操作良好。

3. 鼓勵各住客互相合作，共同使用長者住屋的各項設施。
4. 關注各住客的生活是否健康愉快，例如協助他們遷入後適應新環境，有需要時，在醫療或福利服務方面給予建議。
5. 在合理的範圍內，協助住客解決彼此之間的糾紛，並與住客保持友好關係。
6. 確保住客均遵守房屋署訂立的內部規則，有需要時可給予口頭勸諭或警告，並將一些較難處理的個案向房屋事務主任報告，以便採取進一步行動。
7. 處理緊急事故及意外（尤其是在辦公時間外），並在有需要時通知住客的家人。
8. 確保所有物料清單上的項目及物料均妥為保管。
9. 為所有長者住屋的住客備存檔案。
10. 鼓勵住客參與由志願機構舉辦的社交、康樂及其他有關活動。
11. 執行上級人員分派的其他職務。

母語教學的成效

18. 何鍾泰議員：主席，政府可否告知本會：

- (一) 過去 3 年有否評估以中文作為教學語言（“母語教學”）的成效；若有，評估的準則及結果為何；
- (二) 在實行母語教學的學校就讀的學生的中文水平有否因接受母語教學而提高；及
- (三) 實行母語教學的學校有否在英文科課堂以外提供學習英語的途徑？

教育統籌局局長：主席，

- (一) 基於學生學習效益的原因，政府在 1998 年推行中學教學語言指引，大部分中學都採用中文作為教學語言。教育界普遍認同採用適當的教學語言（對大多數的學生而言，應是其母語）有助提高學生的認知及學習能力，同時使課堂內的討論氣氛變得活躍，加速學習的進度和加強學習的深度。過去 3 年，教育署人員透過常規或特別安排的聚焦視學，瞭解有關政策在學校施行的情況，以進一步確定上述的學習效果。

另一方面，由教育委員會和語文教育及研究常務委員會共同成立的教學語言工作小組，在 1999 年 6 月曾進行一項問卷調查，對象是中學的校長、教師、學生和家長。調查結果清楚顯示母語教學能使教學更多變化，教師更容易引導學生深入探討課題，教師與學生的關係更為融洽親切，課堂的討論氣氛更為輕鬆活潑。這種現象甚至在學生能力水平較差的中學，也很普遍。

此外，教育署在 1999 年 10 月，委託了香港中文大學，在約 100 所公營中學進行一項縱向研究，以監察及評估以不同教學語言學習的學生，在學習能力及個人成長方面的表現。這項研究的對象為在 1999-2000 學年就讀於這些學校的中一及中二學生，並追蹤這些學生到 2001-02 學年分別完成中三及中四課程為止，預計研究報告於 2003 年完成。研究的初步結果顯示，在以中文作為授課語言的中學，學生在學科知識的吸收和對學習的積極性方面，都有良好表現，其中在科學科的成績尤為顯著。教育署最近已延續這項研究，繼續跟進這些學生在高中階段的發展，直至他們完成中五課程。預計於 2003 年年底會得出初步的研究結果，而整項研究於 2005 年完成。屆時，有關的研究報告將會就教學語言政策提供更全面的評估。

- (二) 根據學校於 1998 至 2001 年期間，每年在中一至中三級進行香港學科測驗的資料顯示，以中文作為授課語言的中學中一至中三級學生的中文水平沒有顯著變化。當香港中文大學完成上述 5 年縱向研究後，我們會有較具體而全面的數據，以評估實施母語教學後學生的中文水平。
- (三) 自 1998 年實施教學語言政策以來，政府致力協助以中文作為授課語言的中學加強學生的英語學習。這些中學獲政府發放以下額外的資源，為學生營造有利學習英語的環境：

- 學校獲提供額外英文科教師，以支援課外學習英語的活動；
- 學校獲發放一項英文科經常津貼，以加強英文科的教與學工作。學校可利用該筆經常性津貼購買英文科學習材料和教具，以及籌辦各項英文科課外活動；及
- 在 1998-99 學年，語文基金曾以一筆過撥款方式資助學校在校內設立英語角，加強學習英語的環境。

此外，以中文作為授課語言的中學可有效地運用一般學校和社會的資源，擴闊學生學習英語的空間。有關措施包括：

- 學校可用政府提供的英文廣泛閱讀計劃圖書津貼，購置各類閱讀材料，配合校本閱讀計劃，鼓勵學生多接觸英語；
- 學校又可用學校發展津貼，僱用外間服務，舉辦各類型的英語學習活動，提升學生的語文能力；
- 課程發展議會除了鼓勵學校推動學生從閱讀中學習外，又鼓勵學校善用資訊科技及專題研習等，幫助學生在課堂外主動學習。學校更可善用社會設施和資源，以及參與由教育署或其他團體組織的學習活動，例如英語營、海外交流活動等，為學生提供全方位學習語文的機會；及
- 很多學校亦透過語文基金及優質教育基金的撥款，舉辦英語營、英語日、英語戲劇／音樂劇、校內英文電台／電視台廣播、海外交流等活動，讓學生有更多元化學習英語的經驗。

數碼港辦公室的租用情況

19. 劉慧卿議員：主席，當局在 1999 年公布進行數碼港發展計劃時，聲稱該計劃旨在吸引一流的資訊科技和資訊服務公司匯聚香港。就此，行政機關可否告知本會：

- (一) 數碼港辦公室現時的租用情況是否達到當局預期的租用率；
- (二) 每個準租戶的名稱；租戶的辦事處是在本港新設立的，抑或只是從本港其他地區遷入；

- (三) 數碼港辦公室的租金水平，與質素相若的私人商業樓宇辦公室相比是否較低；若然，當局是否因數碼港辦公室的出租情況不理想而須以廉價租金招徠租戶，以及有否評估這項措施會否造成與民爭利的情況，並打擊私營商業樓宇辦公室的租務市場；及
- (四) 基於數碼港的租用情況，有否評估該計劃有否達到其原訂目標，以及該計劃對有關公司有否吸引力；若有，評估結果為何？

工商及科技局局長：主席，

- (一) 數碼港寫字樓發展部分的第一期已在本年 4 月完成，而第二和第三期也會在本年年底至 2004 年年初陸續完成。直至現在為止，已有 13 間公司和機構租用或承諾租用數碼港寫字樓，而第一期約 90%的可租用空間亦已被吸納。我們對現在的租務情況感到滿意。
- (二) 有關的資料已載於附件。雖然目前在數碼港成立的新設辦事處數目有限，但我們正積極地和主動地推動以資訊科技為本的海外和國內企業在本港及數碼港啟動業務。我們現正與一些公司就這個目標洽商。另一方面，我們不應忽視數碼港的基建、環境和設施，可吸引本地企業擴張和開拓新的商機。
- (三) 鑒於不同的因素，如地點、環境、配套設施和對租客業務的限制，我們很難將數碼港的租金水平與在其他地區的私人商業寫字樓租金作直接的比較。
- (四) 直至目前為止，我們總共收到 94 份申請。經審核後，其中已有 13 間公司和機構租用或承諾租用數碼港寫字樓。最令我們鼓舞的，是很多租客和洽談中的準租客向我們反映，數碼港吸引它們的地方在於其先進的科技配套、校園式的環境、研發和培訓的設施，以及它將會建立由同行業的公司和專業人士一起的匯聚及協同效應。初步來看，數碼港計劃作為推動香港成為一個領先的數碼城市的主要基建，已邁出了重要的第一步。

已租用或承諾租用數碼港寫字樓的租戶名單
(截至 2002 年 10 月 28 日止)

已租用或承諾租用數碼港的租戶	備註
1. 美國通用電氣資訊服務公司	一間跨國公司，為全球 B2B 電子商貿服務提供網絡及數據中心基建設施。
2. 微軟	一間跨國公司及主要的軟件供應商。微軟早已在數碼港租用兩層寫字樓，最近再多租用一層，以擴充業務。
3. ESRI	一間總部設於美國的公司，提供地理信息系統的產品。
4. Sonera SmartTrust	一間總部設於芬蘭的公司，提供流動通訊、流動服務和流動應用系統。
5. 金谷科技有限公司	一間本地公司，提供防止互聯網受侵擾的保安解決方案。
6. 繁星投資有限公司	一間本地公司，為資訊科技業提供培育服務。
7. 電訊盈科	一間香港上市公司，提供國際、本地和流動電訊服務，互聯網及互動多媒體服務。
8. 網炫有限公司	一間本地公司，專門發展和承辦網上通訊和基建設施軟件的解決方案。
9. 一間總部設於美國的公司 ¹	首次來港發展的公司，為互聯網、電子商貿和內容保護提供資訊保安的解決方案。

*已租用或承諾租用數碼港的租戶**備註*

- | | |
|------------------------------|---------------------------------|
| 10. 香港大學 | 用以開辦數碼港學院，在數碼港內提供研究和培訓設施。 |
| 11. 一間總部設於澳洲的公司 ² | 為企業提供軟件工具和專業服務。 |
| 12. 香港流動通訊有限公司 | 一間本地公司，提供電訊和流動通訊服務。 |
| 13. 賽貝斯 | 一間跨國公司，就業務發展和應用系統解決方案的發展提供技術服務。 |

¹ 該公司欲於稍後時間才公布其在香港的運作情況。

² 有關租用事宜的磋商已進入最後階段。公司名稱將於稍後公布。

中區政府停車場的維修工程

20. 石禮謙議員（譯文）：主席，據報，運輸署自本年 2 月起，封閉了中區一個政府停車場內 37 個泊車位，原因是停車場天花出現滲漏；建築署已聘請顧問公司研究如何進行有關維修工程，並計劃在明年 1 月進行防水修補工程。經傳媒報道此事後，運輸署表示會採取臨時修補措施，盡早重開有關泊車位。就此，政府可否告知本會：

（一）按該停車場的每小時泊車收費計算，上述 37 個泊車位全年可帶來的收入，以及被封閉後所少收的收入；

（二）建築署是否因缺乏資源及能力而須聘用外間的顧問公司；

（三）顧問公司就該項研究的收費、所花的時間及研究結果為何；及

（四）運輸署在傳媒報道前曾否考慮採取任何臨時措施；若然，結論為何；若否，原因為何？

環境運輸及工務局局長 (譯文): 主席,

- (一) 自從 2002 年 2 月, 運輸署須暫停使用天星碼頭停車場(“停車場”)內的一少撮泊車位, 以減少對停車場使用者的妨擾, 並保障他們的安全。在任何一個時間, 封閉的泊車位數目都少於總數的 10%。根據運輸署的紀錄, 在 2002 年 2 至 10 月期間, 該停車場的最高使用率只有一次達到 90%。由於提供的泊車位並不全被使用, 因此蒙受收入損失的問題並不出現。
- (二) 建築署在技術上完全有能力設計和監督停車場的維修工程。不過, 在 2002-03 及 2003-04 兩個財政年度, 由於建築署每年須多負責價值 15 億元的小型工程, 工作量大幅增加, 所以須把這停車場的維修工程外判。
- (三) 建築署於 2002 年 7 月聘請顧問公司研究和計劃停車場的維修工程(包括防水修葺工程), 費用為 19 萬元。顧問公司已在 2002 年 9 月底展開研究工作, 預計在兩個月內作出建議。根據顧問公司的初步研究結果, 建議在屋頂採用聚氨酯防水系統。我們會在 2002 年 11 月招標承辦修葺工程, 以期在 2003 年 1 月完成。
- (四) 在雨季為停車場進行臨時防水工程是不具成本效益的。隨着旱季來臨, 建築署已在 2002 年 10 月初開始進行臨時修葺工程, 並使用彈性塗層。除了兩個泊車位外, 所有受影響的泊車位料於 2002 年 10 月底重開。至於其餘兩個, 由於滲漏幅度較廣泛, 使用彈性塗層不足以解決問題, 所以臨時修葺工程並不可行。

議員議案

主席: 議員議案。兩項無立法效力的議案。我已接納內務委員會就議案辯論的發言時限所提的建議。由於各位對有關時限已非常熟悉, 我無須再次在此陳述。我只想再提醒各位, 任何議員若發言超過時限, 我必須指示該議員停止發言。

主席：第一項議案：殘疾人士的交通需要。

殘疾人士的交通需要

梁耀忠議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

政府康復服務的目標是要協助殘疾人士盡量發展所能，鼓勵他們融入社會，從而享有與其他人平等的權利。不錯，“傷健共融”，即令殘疾人士和一般人一樣在一個平等基礎上發揮潛能，是每個社會的理想。我很高興政府的目標與我們的目標一致。但是，要實現理想，不能只說不做。可惜，今天我們面對的政府及公共交通機構很多時候都只是“得個講字”。

要令殘疾人士走出家門，融入社會，交通服務是第一步。最近，我和多個殘疾人士團體不斷約見政府部門及各個公共交通機構，要求他們支持向殘疾人士提供半價優惠及改善設施的建議，但政府及各個公共交通機構不是藉詞推卸責任，便是公開“做 show”，他們對外說會考慮，但對殘疾人士的態度卻非常冷淡。明顯地，對政府及大機構而言，“傷健共融”純粹是一個口號，是政府卸責的遮醜布，而大企業更只顧謀取暴利，輕視民生，巧言令色。

很可惜，有議員準備以促請交通機構提供優惠是干預市場的做法為理由，來反對今天的議案，他們說這是與上星期反對鄭家富議員的議案時所提出的理由一樣，所以，為了堅持原則，也會反對今天的議案。主席，我今天提出的議案是要求政府促請公共交通機構向殘疾人士提供半價優惠，所謂“促請”，便只是要求政府和公共交通機構進行磋商。各位準備反對這項議案的議員，是否連進行商討也不容許呢？其實，類似的要求也有先例可援，正如最近九龍巴士(1933)有限公司(“九巴”)為家務助理提供優惠也不是九巴自動“獻身”的，而是教育統籌局(“教統局”)和九巴商討的結果。如果議員是這樣注重原則的話，為何不公開譴責教統局干預市場呢？全港的殘疾人士和我都想問這些議員，他們所堅持的究竟是甚麼原則，是不斷奉承大財團的原則，抑或是唯交通機構馬首是瞻的原則呢？對於“傷健共融”，他們是否只是“得一個講字”，而實際上是根本不會去做的呢？我請他們不要再拿自由市場來作擋箭牌，掩飾他們甘願為大財團助紂為虐的意圖。

其實，我覺得要求為殘疾人士提供半價優惠是最合理的，因為他們不能行動自如，所以外出活動的時候通常要別人陪同，因此在交通費方面的支出特別多。提供優惠只是為了減輕他們的部分開支，使他們的活動量可與常人拉近。

此外，根據第二十八號專題報告書——殘疾人士及長期病患者的資料顯示，1.4%的殘疾人士在新界居住，所以他們在交通費方面的支出特別高。以天水圍為例，來回中環的車資要花四五十元，外出工作的殘疾人士人數不多，只有 52 000 人，如果居住在水圍的殘疾人士要別人陪同他們往中環的話，每次便要八九十元。今天，這裏有些朋友是從天水圍來的。這樣昂貴的車資，確令他們很難“捱”。大家也看到殘疾人士的工資是較一般人為低，例如全港工資的中位數是 1 萬元，他們便只得 8,000 元，既然他們的收入已較別人低，但卻同樣要面對高昂的交通費，他們外出的意欲會否減低呢？這樣會否妨礙他們融入社會呢？

也許有人會認為，殘疾人士每月已經有 1,260 元的傷殘津貼，為何還要公共交通機構提供優惠呢？這種說法與廖局長在 10 月 9 日回答我的質詢時的答案一模一樣。其實，對殘疾人士而言，傷殘津貼單是醫藥費也不足以支付。剛才聽局長說，未來醫藥費更可能要融資及增加收費。這樣，殘疾人士又怎能以 1,260 元來支付醫療費和交通費呢？

此外，有津貼也絕不表示沒有需要為他們提供優惠。正如現時的老人家已經有“生果金”，但他們也享有交通優惠，為何社會能照顧他們，但卻不能對殘疾人士提供同樣的優惠呢？

其實，社會上大部分人都認同應給予殘疾人士半價優惠。一個殘疾人士團體在本年年初進行了一項調查，發現 84%的市民支持向殘疾人士提供半價優惠，而同一個機構在本月亦進行了另一項同類調查，發現 90%的市民支持這項建議，顯示越來越多市民支持向殘疾人士提供半價優惠。

事實上，不單止本港的市民支持這項建議，且讓我們看一看外國的情況是怎樣的？原來很多國家已經實行為殘疾人士提供交通優惠的措施。在澳洲，16 歲以上的殘疾人士可以免費使用交通工具，而一些較香港落後的地區，例如菲律賓、巴西及印度等也有為殘疾人士提供優惠，甚至連國內亦已經為殘疾人士提供優惠，為何香港不可以採取同樣的優惠措施呢？過去政府對我們說這些國家之所以有這樣的措施，主要是因為那裏的公共交通機構都是由國家經營的，所以，可以提供優惠，但我並不覺得香港有甚麼不同的地方，因為我們的九廣鐵路及地下鐵路都有政府的參與，而且還是大股東。為何我們的政府不能率先提供優惠，令其他機構“有樣學樣”呢？

目前各間公共交通機構對半價優惠的建議都沒有作正面的回應，充分反映出他們只說不做的作風。九巴董事長陳祖澤先生說只會向有需要的人提供優惠，為何殘疾人士沒有需要呢？我認為他們正是須予援助的人。其實，提

供優惠可能令公共交通機構的利潤不減反加，由於殘疾人士須由別人陪伴，為他們提供優惠後，乘客數目必定會增加，所以收入又怎會減少呢？從賺取金錢的角度來看，這不會是一項虧本生意，因為它們的成本開支是固定的，如果乘客的數目增加，它們的盈利便只會增加而不會減少。殘疾人士當中，60 歲以上的佔了 56.6%，即有近六成的人已經或將會享有老人交通優惠，所以，現在真正需要增加的殘疾人士優惠額實在不會太大。

主席，優惠與設施是相輔相成的，兩者對殘疾人士同樣重要，有設施而沒有優惠，殘疾人士便沒有錢出外，而如有優惠但沒有設施的話，他們便更難出外去，特別是現在各項交通設施的設計都不是以人為本，根本沒有照顧到殘疾人士的需要。

事實上，現行的《殘疾歧視條例》規定，公共交通機構如果不能提供方法讓殘疾人士使用這些設施，便是歧視殘疾人士，是違法的行為，但目前大部分的公司都只是利用法律上的漏洞，雖然提供了設備，但殘疾人士其實是不能使用這些設備的。過去數年，平等機會委員會曾接獲不少投訴，當中涉及最多殘疾人士投訴的交通工具是兩間鐵路公司及巴士公司，兩者加起來的投訴數目已超過 50%。所以，我認為這些公共交通機構必須盡快改善有關設施。

地鐵有限公司（“地鐵”）的宣傳口號是“多點時間，多點生活”，但對殘疾人士而言，現時的情況卻好像是“浪費時間，浪費生活”。各個地鐵站往往只有一個出口供殘疾人士使用，而這些出口又通常是極為偏僻的。以藍田地鐵站為例，C 出口是整個站唯一設有輪椅斜道的出口，但卻不能通往診所及醫院等殘疾人士常到及必須使用的公共設施，如此一來，那條斜路又有甚麼用處呢？這簡直是浪費，不單止浪費了金錢，同時也浪費了殘疾人士的時間。事實上，我覺得這正正是漠視了殘疾人士的需要。

此外，殘疾人士即使能進入車站，但要到月台，也可謂漫漫長路。在 53 個新舊地鐵站中，設有客用升降機的只有 24 個。使用輪椅的人士往往要在地鐵站口等候一段長時間才有工作人員協助，連同使用輪椅輔助器的時間，到達月台，便要用上 1 小時，這不是浪費時間，又是甚麼呢？

跟地鐵比較，九廣鐵路公司（“九鐵”）也好不了多少，例如九鐵的車站與街道不配合。以旺角火車站為例，一個使用輪椅的人士根本沒有可能經過多條扶手電梯，由旺角市區前往火車站。九鐵最擾民的例子要數升降機的維修工作，這些工作往往要花上兩三個月，對殘疾人士造成嚴重的不便。

除了兩鐵外，60%的殘疾人士主要使用的交通工具是巴士，但據我所知，目前只有 25%的巴士設有殘疾人士所需的低地台，要直至 2006 年才有一半路線轉用低地台巴士，而全面轉用低地台設計更是遙遙無期。九巴的口號是“九巴服務，日日進步”，但如果進步的速度像蝸牛般緩慢，又怎能如它的口號般為市民提供合適的服務呢？

此外，不單止使用輪椅的人會在乘搭巴士時遇到困難，失明人士更有“上車唔容易，落車更艱難”的問題。我們曾多次要求巴士設置內外廣播系統，使失明人士知道應在甚麼時候上車和下車，但巴士公司一直拒絕安裝對外廣播系統。至於對內的報站系統，目前亦只有三成巴士設有這個系統。不過，大部分巴士亦同時安裝了多媒體廣播系統，致令報站系統的功能受到干擾，因此，報站系統只是形同虛設。

殘疾人士的交通障礙實在是罄竹難書，問題的根源正是公共交通機構的敷衍態度，以為做了最基本的工作便完成了任務，根本沒有考慮不同殘疾人士的實際需要，而最重要的一點，是顯示了它們沒有誠意。

可惜，政府對公共交通機構的監管不單止不夠嚴格，本身的做法還更差。復康巴士的服務，便是一個活生生的例子。數據顯示使用復康巴士服務的殘疾人士只有 4%左右。為何會這樣少呢？這不是因為殘疾人士不願意乘搭復康巴士，而是這些巴士的數量嚴重不足，目前只有 85 輛復康巴士，但要為近 27 萬殘疾人士提供服務，試問又怎會足夠呢？

復康巴士數目不足帶來了不少問題，例如電召復康巴士，表面上是在 1 星期前預約，但由於供不應求，團體為了確保有足夠復康巴士接載殘疾人士出席活動，往往要在半年前預約。主席，請試想一下，那些團體怎能舉辦活動，怎能協助殘疾人士融入社會呢？造成這些問題的原因，我們認為是政府直至今天還未有足夠的誠意來滿足殘疾人士的需要。所以，我今天提出這項議案不單止是討論怎樣提供半價優惠及改善設施這麼簡單，我其實希望可以引起社會人士的關注，實踐“傷健共融”的口號。

殘疾人士的要求其實很簡單，便是使用交通工具的平等權利，使他們可以和其他人一樣，自由活動，融入社會，可惜，目前的交通安排完全不能達致他們的要求。我希望今天這項議案能喚起市民，特別是政府及各公共交通機構對這問題的關注。

我謹此陳辭。

梁耀忠議員動議的議案如下：

“鑒於現時的公共交通服務未能滿足殘疾人士在融入社會及外出就業、就醫等方面的需要，本會要求政府：

- (一) 促請各公共交通機構向殘疾人士提供票價半價優惠；
- (二) 敦促各公共交通機構改善設施，減少對殘疾人士造成的障礙；及
- (三) 改善復康巴士服務。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：梁耀忠議員動議的議案，予以通過。

陳智思議員（譯文）：主席女士，我要在兩年前初為人父時，才頓然發覺走在街上，乘搭公共交通工具竟會如此困難。原來，那輛載着嬰兒的手推車，本身就已是一種障礙。香港的情況尤其如是，行人路十分狹窄，公共交通工具也極之擠擁。

要是在港推着嬰兒車行動也這麼困難，那麼須坐輪椅的人又會怎樣呢？行動自如的人實在無法想像那些須坐輪椅的人獨自走在街上或乘搭公共交通工具時有多困難。

一般人最少可以背着嬰兒上街，這也是大多數人的做法。可是，對於須坐輪椅的人來說，在街上隨便走走，或是乘搭一程交通工具，可能恍如一場噩夢。事實上，我也曾聽到許多殘疾人士及福利機構提出這方面的投訴。

過去一年，多個非政府機構曾向公共交通機構提出建議，促請這些機構改善服務，以及向殘疾人士提供票價優惠。本年 6 月，香港社會服務聯會聯同其他團體會見運輸署署長討論此事。會議席上，有人建議公共運輸政策應一律貫切“交通服務 人人受惠”的概念。

復康巴士的服務也不足。據殘疾人士組織表示，使用巴士的人須在 3 至 6 個月以前預約。這樣對傷殘人士當然不便，更有礙他們參與社區活動。因為復康巴士服務難以預約，他們迫於留在家中，實在令人難過。

現時，殘疾司機已享有若干優惠。他們可以申請豁免繳付學習駕駛執照費、駕駛考試費、正式駕駛執照費等。不過，這些優惠只惠及殘疾司機，殘疾乘客卻未能受惠。

我相信公共交通機構應主動考慮為這些乘客提供特別優惠，向公眾顯示他們關懷社羣。這些優惠不僅有助機構改善形象，更可讓傷殘人士節省交通費、更積極參與社區活動，確實是一項雙贏措施。

本港現時正面對困境，互相關懷的精神至為重要。繁榮盛世時，點點恩惠也許沒有人會在意，但是雪中送炭，慷慨協助有需要的人，就特別教人感動。

主席女士，事實上要成為亞洲的“超曼克頓”，趕上紐約、倫敦，我們要做的還有很多，這就是其中之一。為了殘疾人士，為了每一個人，更為了香港的福祉，我們必須着手展開這方面的籌劃。謝謝。

（代理主席周梁淑怡議員代為主持會議）

劉健儀議員：代理主席，殘疾人士是社會的一分子，與其他市民一樣，都需要融入社會，上學的上學去，上班的上班去，購物的購物去，因此，公共交通系統亦必須考慮殘疾人士的需要，方便他們隨時隨地都可以享用各種交通設施。政府亦曾表示，其政策和目標是希望殘疾人士可以使用所有公共交通服務，最終無須為殘疾人士作出特別安排，或提供特別的交通服務。

近年，公共交通機構均致力為殘疾人士提供“無障礙”的設施，例如兩間鐵路公司提供輪椅輔助車、輪椅升降台、斜道、乘客升降機等，巴士公司亦逐步引入低地台巴士，取代舊式巴士。雖然公共交通機構致力探討各種改善方法，但行動自如的人沒有切身的感受和經驗，可能不能完全瞭解殘疾人士的需要，所以，我希望這些機構繼續聽取殘疾人士的意見，作出改善。

不過，建立一個全面“無障礙”的公共運輸系統須花一段時間，而且不是所有殘疾人士都可以使用一般的公共交通工具，政府有需要提供另類的公共交通工具，而目前主要的另類公共交通工具便是復康巴士。

由於現時殘疾人士就業及接受教育的機會已大大增加，政府雖然每年都購置復康巴士擴展固定路線，但仍然供不應求。事實上，輪候固定路線服務的人數持續上升，截至今年 8 月為止，仍有 119 人正在輪候。如果沒有人“落車”，即當作沒有人再需要復康巴士服務，現時正在輪候的人便無法“上車”，他們惟有自行尋求其他辦法。

固定路線不能滿足需求，電召服務的情況更差強人意。如果殘疾人士有需要前往固定路線以外的地點，便要利用電話預約服務，但如果要預約的時間是在繁忙時段，便可能要提早半年預約。不難理解，這會嚴重影響殘疾人士的社交活動，因為他們不可能早於半年前約定朋友半年後去逛街、看電影及吃飯。

由於無法縮短固定路線及電召服務的輪候時間，政府在今年 5 月曾表示，現階段正研究如何安排向殘疾人士提供交通服務，才能達致最適合的成本效益，包括研究發放津貼的方法，例如使用的士的模式。

我認為津貼殘疾人士，尤其是肢體傷殘人士，使用的士的模式值得深入探討。現時，殘疾人士只要付出低廉的費用，便可以使用復康巴士服務，其餘由政府津貼。以去年為例，政府撥出約 2,600 萬元，而全年約有 48 萬人次使用復康巴士；換言之，根據我的計算，每人平均每程獲資助 54 元。如果政府將同等數額津貼殘疾人士乘搭的士，可能更具成本效益，而殘疾人士也可以隨時隨地電召的士，不用限時限刻。

雖然政府以往曾嘗試進行類似的試驗計劃，但並不成功，因為有殘疾人士認為，現有的的士車種未必完全可以方便他們使用，尤其是一些使用輪椅的傷殘人士，他們登上的士的時候，便要把輪椅摺好，然後放在車尾箱等都是較不方便的。不過，據我所知，有的士商將於最近引入一輛空間較大，備有升降台（他們形容為多用途的士）的特別的士，可把使用輪椅的人和輪椅一起推上車，我相信這類型的士較適合殘疾人士使用。如果證明該類型的士適合殘疾人士使用，便可引入更多同類型的士。事實上，據我搜集的資料顯示，外國亦有成功引入適合殘疾人士使用的的士的例子，例如巴西南部巴拉拿(Parana)州首府庫里提巴(Curitiba)在 91 年便已有這類的士。根據他們向我提供的數據，他們的司機每天接載 10 至 15 名殘疾人士，成效相當不錯。

因此，我期望政府盡快完成有關的研究，訂定一個明確的政策方向，以便的士業作出配合。

一直以來，自由黨都認為我們應幫助一些真正有需要的人，所以自由黨今天會支持這項議案。楊孝華議員稍後會就自由黨的立場發言。

謝謝代理主席。

黃成智議員：代理主席，民主黨今天支持這項議案，贊成給予殘疾人士交通優惠和改善交通設施，希望讓殘疾人士像其他人一樣，有平等機會參與社會的活動、接受教育、工作和參與社交生活。

我今天想特別談一談公共交通機構向殘疾人士提供票價優惠的問題。

大家都知道香港交通費高昂，尤其是近期便更清楚了，高昂的交通費亦一直為市民所詬病。自 89 年開始，香港綜合消費物價指數已向下調整了 11%；食物、衣履與住屋已大幅向下調整。然而，唯獨與市民息息相關的交通費卻偏偏沒有減少，還相反地增加了百分之一點多。交通費持續偏高，令收入與資產持續減少的市民喘不過氣來，對一些經濟環境差的殘疾人士的生活的影響更大。

根據政府統計處去年進行的調查顯示，殘疾人士的就業率較社會的整體就業率為低，他們的就業率僅為約 20%。即使殘疾人士找到工作，他們的薪金水平也較一般的為低。事實上，不少殘疾人士礙於身體狀況，也難以出外工作，因此，他們也只可依靠數千元的綜合社會保障援助（“綜援”）金過活。

另一方面，對於收入低的人士而言，他們能選擇的居住地點也非常有限。不少殘疾人士都在新界區居住。剛才梁耀忠議員說，今天有一些朋友由天水圍來到中環。有些殘疾人士是居於屯門、沙田或北區的，如果他們要上班，便要經常出入市區，每天在交通費上的開支最少超過 20 元。跟一般人不同的地方是，殘疾人士可以選擇的交通工具也有局限，為了上落較方便，不少殘疾人士都會選擇乘搭費用較高的鐵路往返。他們不能像我們一樣，輕易迫巴士；更遑論多走一個街口，轉乘較便宜的接駁交通工具了。

我曾聽一些殘疾人士說過，為了節省金錢，他們寧願留在家裏而不外出。長此下去，這對殘疾人士的身心都會構成負面的影響。

因此，民主黨贊成，像為長者及學童提供交通優惠一樣，為殘疾人士提供優惠，因為我們相信他們也同樣有經濟上和實際生活上的需要。此外，我也希望能讓他們有更多機會接觸社會。

其實，中國大陸、台灣、澳洲等地方都已向殘疾人士提供這類交通優惠。內地的《殘疾人保障法》說明，失明人士可以免費乘坐市內公共汽車、電車、地鐵及渡輪。這是殘疾人士所享有的福利的一部分。至於在澳洲，凡年滿 16 歲申領傷殘津貼者，亦可同時領取一張乘車證，免費乘搭各項公共交通工具。菲律賓也為殘疾人士提供優惠乘車證，讓他們在乘搭各種交通工具時獲得優惠。至於巴西，更為殘疾人士及其陪同者提供免費乘車的優惠措施。

為甚麼香港不能向殘疾人士提供同樣或類似的福利呢？雖然香港可能經濟日差，但大多數香港人都明白殘疾人士的苦況，願意讓殘疾人士享受較多的交通優惠。民主黨今年年初曾經訪問了六百多名市民，逾八成被訪者贊成公共交通營運機構應向殘疾人士提供票價優惠。他們同時也認為政府應鼓勵各公共交通機構向殘疾人士提供更多的票價優惠，令殘疾人士更能融入社會。

其實，殘疾人士融入社會是他們的權利。希望政府能積極行動，鼓勵公共機構給予殘疾人士交通優惠。

我謹此陳辭。

劉千石議員：代理主席，最近數年，我和殘疾人士的接觸，很多時候都是透過參與一個名為“香港輪椅輔助隊”（“輪椅輔助隊”）的組織所舉辦的活動。

輪椅輔助隊是一個由一羣關心殘疾人士的義工朋友所組成的民間組織，主席是一位非常有心的醫生。現時輪椅輔助隊的服務範圍，不單止局限在輪椅使用者個人的支援服務上，還準備擴展至以整個家庭為服務對象，以及就家庭所面對的各種問題提供協助，因為輪椅輔助隊認為，有需要使用輪椅的人士，在日常生活中所面對的困難，不單止在行動方面，他們的處境同時也會令他們和他們的家人不時面對各種生活上及心理上的困擾。

輪椅輔助隊提供的服務主要有 3 類，包括為須以輪椅代步的人提供個別的支援服務、幫助有困難的人修理輪椅，以及為輪椅使用者進行家居改建；而考慮擴展的服務範圍，包括為輪椅使用者及其家人提供暫住服務、為輪椅使用者及其家人提供心理輔導、對輪椅使用者的子女提供輔導，令他們認識並接納須使用輪椅的父母，以及對輪椅使用者投入工作的輔導等。

在參與輪椅輔助隊的工作時，我有機會和輪椅使用者面對面接觸和傾談，從中瞭解他們所面對的生活障礙和想法；而更令我印象深刻的是，一羣輪椅輔助隊的義工願意抽出他們公餘的時間無償地參與這項義務工作，並且非常熱誠地為輪椅使用者提供服務，這使我深深感受到甚麼是“人間有情”。

我一直在想，協助殘疾人士融入社會，不單止要有更多類似輪椅輔助隊的志願團體的出現，政府和公用事業機構的參與亦絕對不能少。

我手邊有一個輪椅使用者 — 阿貞 — 的故事，值得拿出來和各位議員同事分享。去年 3 月中，阿貞幾經辛苦找到一份在紅磡區一間公司當文員的工作，但阿貞住的地區並沒有一程直達工作地點的交通工具。對阿貞來

說，要多次轉車不單止困難重重，而且由於沒有交通工具半價優惠，交通費亦因而偏高，因此，阿貞當時惟有申請復康巴士服務。最初僱主十分鼓勵阿貞申請復康巴士，並且表示會容許她獲得服務後才上班；不過，等了又等，阿貞足足等了三個多月仍未獲有關方面提供復康巴士，最後，僱主惟有另聘他人，而阿貞則是“一場歡喜一場空”了。

在失業率高企的今天，基層“打工仔女”要找一份工作已經相當困難，殘疾人士要找工作更是難上加難；而更“難、難、難”的是，即使他們幸運地找到一份工作，殘疾人士還要面對復康巴士服務不足和公共交通收費高企欠優惠的問題，這實在是令人越聽越沮喪的。

今天，梁耀忠議員提出的議案，不僅代表了殘疾人士和關注團體的心聲，更代表了我們社會期望傷健共融及平等互助的人類共同願望。我相信，這樣強烈的心聲和願望，已應蓋過了甚麼商業利益的考慮，也應蓋過政府財政資源不足的藉口。

我知道部分公共交通機構認為向殘疾人士提供票價半價優惠會損害商業經營的原則。但是，我要指出，公共交通機構也是社會的一分子，亦應該和有責任推動我們社會的共有價值，而且，既然現時所有公共交通機構都有向長者提供乘車優惠，以體現我們的社會對長者的敬意，那麼，向殘疾人士提供半價優惠以促進傷健共融，又有何不可呢？

我希望當前議案的表決結果，能為殘疾人士帶來一點喜訊。

我謹此陳辭，支持梁耀忠議員的議案。謝謝。

楊耀忠議員：代理主席，殘疾人士使用交通服務外出時遇上不少困難和障礙，的確是一個普遍現象。曾經有一次，我親眼看見一名殘疾人士坐在輪椅上等候公共巴士。由於路基高出路面一大截，輪椅靠近巴士時，猛挫了一下，該名殘疾人士不禁露出痛苦的神情。這令我頓生很大的感觸，當局為何不將巴士站的路基造成斜坡面，方便殘疾人士的輪椅上落呢？這雖然是一件極小的事，但從中卻可以體現社會對殘疾人士的關懷。

當然，輪椅上落巴士困難，才是殘疾人士舉步維艱的主要原因。現時在 6 260 輛專利巴士中，只有 25% 的巴士可供輪椅上落，大多數巴士仍未能提供輪椅上落的設施和服務。此外，行人路肩石與低地台巴士往往不能銜接，實在對殘疾人士外出時帶來諸多不便。

平心而論，九廣鐵路公司和地鐵有限公司在照顧殘疾人士的需要方面也做了不少工作，提供了輪椅輔助車、輪椅升降台、斜道、乘客升降機，闊閘機和列車車廂內的多用途空間等多種設施和服務。相較之下，巴士在方便殘疾人士使用方面則較為遜色。香港復康聯盟於 2000 年 9 月至 2001 年 1 月進行的一項殘疾人士乘搭公共巴士的意見調查顯示，有五成半的低地台巴士在抵達巴士站時，未能將斜板安放於石壘上，令輪椅不能自行駛入巴士內；有七成的低地台巴士未能為視障及聽障人士提供報站熒幕及廣播，以及復康巴士服務供應不足等。可見，現時的公共交通服務在充分照顧殘疾人士的需要方面仍相當的不足，有需要加以改善。

據統計，現時行走不便的殘疾人士接近 25 萬人，他們亦是社會的財富。其中相當多的人“身殘志不殘”，克服了常人難以想像的困難，在學習、工作和社會服務等方面取得不平凡的成績，精神可嘉。但是，亦有不少人由於公共交通缺乏足夠的設施和服務，令他們行人止步，懼於外出，無法融入社會，過正常的生活。因此，要解決大量殘疾人士在融入社會和外出讀書、就業、就醫等方面的需要，公共交通服務一定要提供相應的設施和方便，以滿足殘疾人士的需要。

民建聯建議當局應在所有的巴士站設置下斜路緣；巴士站與行車路間特別劃分下斜區域，讓低地台巴士與行人路面銜接，以配合輪椅乘客可以從巴士直接往地面；要求巴士公司在更換或添置巴士時，購置可供輪椅上落的巴士；公共交通工具要盡量提供扶手、低階入口及廣播系統等設施；加快各區主要行人通道路面工程，以配合殘疾人士的需要；改善現時的復康巴士服務，包括增設復康巴士數目，加開固定路線班次，擴展現有路線，增加分站，以及增加假日團體租用巴士的電召服務等。

總言之，政府應鼓勵公共交通機構配合殘疾人士的需要，盡量提供方便殘疾人士使用的交通服務，促使他們全面參與社區及融入社會。讓我們大家一起努力，為殘疾人士提供一個無障礙、無歧視、充滿愛心和關懷的社會。

我謹此陳辭，支持議案。

麥國風議員：代理主席，隨着社會的進步和市民思想的進一步開放，以及社會各界的努力，“傷健一家”的觀念在本港已逐步得到實踐。不少調查結果亦顯示，香港市民對殘疾人士接納的程度均有提高的趨勢。不過，正當各界大力鼓吹“無障礙城市”的同時，社會對他們的支援似乎仍未足夠，殘疾人士現時所面對的交通問題仍未得到妥善的解決，他們要在香港這個文明的城市自由走動，仍是關卡重重，障礙處處。

根據政府統計處去年 8 月公布的第二十八號專題報告書顯示，全港人口中共有 18% 為殘疾人士及長期病患者。由於很多殘疾人士均須依靠輪椅代步，而現行的交通工具所提供的設備仍未完善和足夠，復康巴士因此變相成為他們外出活動的其中最重要交通工具之一。不過，復康巴士數量絕對不足、加上殘疾人士的經濟能力等因素，為他們於外出活動時帶來不便和財政上的壓力。對殘疾人士而言，一個充滿障礙的都市，正嚴重地剝削了他們的就業、就學、醫療、社交及參與社會事務的權利。

代理主席，雖然現時仍有不少人對殘疾人士心存偏見，但殘疾人士與健全人士的生產力、智慧其實並無不同，他們欠缺的只是一些配套的設施。在貧窮的地域，殘疾人士或許基於環境因素而未有全面發揮的機會，但香港作為一個文明的國際大都會，殘疾人士不但不應受到歧視，而且還應享有他們應有的權利，包括無障礙地使用各種交通工具的設施。

不過，令人痛心的是，現時各大公共交通機構雖獲取極其可觀的利潤，本會在上星期的議案辯論中亦多次提及此點，並對某些公共交通機構負責人，例如九龍巴士（1933）有限公司負責人陳祖澤先生作出譴責，但各大公共交通機構一直沒有主動承擔社會責任，為殘疾人士提供優惠，直至社會人士及各界高調作出呼籲，才半推半就地推出一些所謂的優惠措施。這些小恩小惠，實在毫無真正回饋社會的誠意，難免予人殘民自肥的感覺。其實，對已賺取厚利的公共交通機構來說，為殘疾人士提供票價優惠，就是等同將社會的財富再作少許分配，亦等於“為長者折枝”一樣輕而易舉，而改善交通工具的設施以增加他們的使用率，亦有助推動“傷健一家”的目標。

環境運輸及工務局局長廖秀冬女士上周在立法會曾表示，她會按部就班的工作。不過，我認為政府日後在批出專營權予公共交通機構前，必須訂下附帶的條件，規定有關的機構須為殘疾人士提供票價的優惠。

代理主席，交通工具是殘疾人士賴以參與社羣生活的重要媒介，若交通工具的設備不足、收費高昂，便意味着殘疾人士的自由受到剝削。為殘疾人士提供票價優惠，絕非阻礙營商環境，更不是如有人所說，以行政指令干預或影響自由競爭的做法，而是一種純道德的訴求。如果有議員在今天就這項道德表決的議題投下反對票或棄權票，就是公然與殘疾人士為敵，以及公然與弱勢社羣為惡！

殘疾人士雖然身罹不同的殘疾，但憑着他們堅毅的鬥志和頑強的意志，已多次在公開的賽事中取得佳績，如香港傷殘運動代表隊在遠南運動會的第二天比賽已奪得 18 面金牌。他們以努力爭取成績能令港人自豪。如果全體市民能對殘疾人士給予多一點關懷，他們的尊嚴將得以提高，生活質素亦會

得到改善，推而廣之，整體社會將會變得更和諧，傷健共融的精神得以進一步的體現，香港這顆東方明珠亦會因此更添光輝。代理主席，我謹此陳辭，支持梁耀忠議員的議案。

勞永樂議員：代理主席，最近，我很榮幸獲邀出席“香港十大再生勇士”選舉活動作評判。“十大再生勇士”選舉活動的目的是表揚一些殘疾人士，如何面對殘疾、克服殘疾，從而獲得新生。我很高興看到參加者大部分都是非常活躍和樂觀的，他們除了幫助自己，也幫忙照顧家庭。部分的人除了有自己的工作外，還做義工幫忙其他殘疾人士。身為評判的我當然有機會和時間與他們交談，其中的話題之一，就是瞭解他們，例如和一位須乘坐輪椅的殘疾人士傾談，瞭解他如何應付每天的交通需要。其中有一位是輪椅劍擊手，由於我對運動員十分敬佩，我便問他如何前往練習和比賽場地。原來，他要比一個行動自如的人花上數倍的工夫。例如他出門前要先看地圖，瞭解巴士路線，他不是不懂得路怎樣走，而是要瞭解那一些路線有低地台巴士行走，如果沒有的話，他便會採取一些比較迂迴的路線，為的完全是要配合乘坐得到低地台巴士。至於乘搭地下鐵路亦如是，他要瞭解就近的地鐵站有沒有升降機設施，如果有的話，也須找尋正確位置。

我想，如果我真的這麼不幸須使用輪椅，我便要想想在往返立法會及我的辦公室時應怎麼走？如我須坐輪椅，步出辦公室時先要越過一級階梯，屆時我應怎辦呢？那便要找人幫忙了。到了德輔道中，狹窄的行人路，加上四周有很多的竹棚，我也不知道可怎樣做了。我估計要找到一條順暢的路返回立法會，5分鐘的路程可能會變成1小時。因此，代理主席，如果有這樣的一天，我將會經常遲到。

這些活動其實是很值得舉辦的，我們亦要鼓勵社會人士關注殘疾人士的問題，而且邀請議員和社會知名人士出任評判，亦有很好的教育意義。很多關心殘疾人士福利的團體曾要求社會知名人士嘗試蒙着雙眼一天，領略一下在失去光明的情況下的活動情況，或領略一下坐在輪椅上的活動情況。

社會有需要關心殘疾人士的福利，特別是在社會的融和、融合方面，一定要讓殘疾人士獲得在社會上發展的公平機會，以及享受社會的成果。公共交通工具只是殘疾人士交通需要的其中一部分，我覺得更重要的是政府的交通政策。我們要問政府，在交通政策上，有沒有加入平等機會的考慮？以求令殘疾人士可以過一些較正常的生活，從而融入社會，令他們有機會作公平競爭，以及發揮其才能、工作表現及經濟的能力，令社會覺得對殘疾人士的特別承擔相對減少，甚至感到在社會代價上，這是有回報的。故此，我覺得身為議員，要監察政府在制訂交通政策上有否充分照顧殘疾人士的需要。

代理主席，我謹此陳辭。

陳婉嫻議員：代理主席，我很想看到社會上每一個殘疾人士，不論是肢體上有先天或後天缺陷的，均能如常人般在社會生活，與我們一起融入社會，共同分享社會上的一切，我認為這是很重要的。

多年前，當局曾舉辦過一項微笑運動，目的是希望社會上每個人都能夠笑、能夠在社會上自由自在地生活，我想這便是大家所追求的理想，也是社會共融下一項很重要的目標。所以，我覺得，在現時經濟低迷的情況下，梁耀忠議員的議案提出這數方面的訴求，我們是應該絕對支持的。有不少有關的團體與我們接觸，向我們訴說他們所遇上的困難，在現今的情況下，即使是健全的人，在就業方面也會遇到很大的困難，何況那些殘疾的朋友，他們在就業時便更困難了，而很多時候，他們所賺的工資也會較健全的人為低。然而，他們事實上都很想靠本身的能力，透過努力，自力更生。他們是否希望別人會抱着幫助他們的想法呢？不是的，他們只希望透過本身的努力能謀得一份工作，一些在我們身邊的殘疾朋友都是這樣想的，但很多時候，在實行的過程中，我們卻往往看到很殘忍的現實。

在某一個晚上，有團體邀請我到翠屏邨，正當我忙於招待其他人之際，有一名殘疾人士走來向我表示他已找到工作而且很想接受，但問題是他要付出很昂貴的交通費，因為他須較其他人多乘另一些交通工具。在這樣的情況下，他如何能獲得支持前往擔任這份他很想做的工作呢？他是很想以自己的能力養活自己的。我們且看看，如果這位殘疾人士居於其他地區的話，他在這方面是會獲得提供一些協助的，在中國一些法例裏是清楚說明的，例如根據中華人民共和國的《殘疾人保障法》第四十四條，“公共服務機構應當為殘疾人士提供優先服務及輔助性服務，殘疾人士乘搭公共交通工具應給予方便和照顧。其隨身必備的輔助器具，應予免費的攜帶。”我覺得這些條文很清楚顯示出一種關懷，以及一種共融和互助的精神。因此，我很希望廖秀冬局長今天聽聽我的意見。上星期我很忙碌，所以沒有參與辯論，也不能發表我對於政府應如何令公共交通機構調低車費，以幫助基層人士的建議。但是，我今天則想就此發表一些意見。我認為我們是完全有需要協助市民減低車費的開支的。

同樣地，殘疾人士使用公共交通工具的情況較其他人多，所以政府更有需要向他們提供援助。我覺得這種援助並不是指我們要怎樣刻意地幫助他們，我認為，當他們想自力更生但遇到困難時，我們使他們取得這個機會，便等於幫助了他們，我們為何不如此做呢？我覺得社會是可以為他們提供這個機會的。例如現時家務助理的情況。僱員再培訓局為家務助理員向巴士公司成功爭取半價車費。那麼，為何不能為殘疾人士也多走這幾步呢？當然，說到這點，有人可能會說，很多其他人都要政府的援助；不過，我認為大家不妨一起研究這問題，既然現時經濟低迷，大家面對着同樣的問題，上下班時須付出昂貴的交通費，所以便要考慮如何透過不同的途徑以作解決，好讓大家都可以紓一口氣。

此外，除了指出現時交通費昂貴之外，我也想為殘疾人士提出另一項能協助他們的議案，我現在想談一談交通工具。我剛才離開辦事處前來這會議廳時，有一位同事說他乘搭巴士之際，看見一些殘疾人士在登上公共交通工具時遇到很大的困難。雖然政府推行集體運輸系統時曾要求巴士公司在巴士設有低台，以方便上落，但聽聞直至目前為止，仍有一半的巴士未能符合此標準。因此，當殘疾人士，特別是坐輪椅的人上落車時，便會遇到很大的問題。在地區上，即使是健全的人，在高台行走或在斜坡上落（就以翠竹花園為例）時，很多時候也會發生跌傷的情況。因此，我不禁要問，試想一想如果是殘疾人士，他們如何上落呢？

於是，我們便就着每條屋邨的情況逕與巴士公司商討，發覺每次商討後都會獲得一些改善，然而，若不與它們商討便不會獲得改善。於此，我想請問政府，就着殘疾人士方面，究竟政府跟巴士公司討論過多少次呢？為何這麼緩慢？為何還未能完全解決問題呢？我當然很希望能達致公共交通工具上對殘疾人士無障礙的狀況。但是，交通工具的配套又如何？當然，公共交通系統的經營者會說，如果要我們改善措施，那麼我們便要提高成本。我覺得，在公共交通工具的不斷擴展及社會的需求兩者之間，須知道如何取得平衡。我也認為政府或局長須在這方面多做工夫。

除了公共交通工具方面，我們也看到殘疾人士對復康巴士的需求亦頗為嚴峻。過去，我母親在世時，由於她是傷殘人士，所以很依賴復康巴士的服務。時至今天，我母親已去世三年多了，但據殘疾人士對我們表示，現在的需求依然很嚴峻。很多時候，當他們靠復康巴士到某些地方便會覺得很困難。就這一方面，當局可否跟有關的服務機構或在資助方面再多作考慮呢？

總的來說，我很希望我們能想得出如何才能令殘疾人士與健全人一起生活，即是說，讓所有居於香港的人，不論是四肢健全或有先天、後天殘疾的，亦不論是由於任何原因而出現缺陷的都能融合，特別是香港今天的經濟這麼低迷，很多人都很難找工作，即使有工作工資亦頗低。政府應考慮怎樣才可以訂出一個好制度來幫助不論是健全或傷殘的人，讓人人均可就業，都有工作來養活自己。

代理主席，謹此陳辭，支持議案。

何俊仁議員：代理主席，一個社會如何對待他們的弱勢社羣，如何照顧他們的殘疾人士，便反映出這個社會是否一個有關心和有關懷的社會。一個社會不論它的經濟如何發達，但如果對於一些有需要照顧和有需要關心的人不能作出充分的照顧和關心，便是一個沒有人情味的社會；可以說，這個社會無

論在物質如何發達，它都是缺乏了精神的文明，所以並不是我們這現代社會想要追求的一個目標。

代理主席，我們在 1995 年通過了《殘疾歧視條例》，是香港在落實反對歧視政策方面，走前了重要的一步。平等機會委員會隨後亦發表了很多實務守則，要求在不同的領域裏落實一些配合的政策來消除歧視，好讓殘疾人士不論在工作、教育等各方面的權利都可獲得充分的保障。但是，我必須指出，很多時候，在歧視問題上，我們的概念其實仍然停留在一個很狹窄的觀念中，以為只要不排斥、不抗拒、不看扁殘疾人士，就不是歧視他們了。

當然，我們所要求的標準，遠遠不止於此。我們所要求的，是我們的社會要有充分的正面行動、正面政策，使這些屬於弱勢社羣的殘疾人士能夠真正融入和參與我們社會裏的活動，享有正常人的平等機會，過着平等而有尊嚴的生活。在這方面，我們覺得我們在很多領域的政策都是非常不足的。例如在教育方面來說，我們可以看到，對於一個有精神殘疾的人，或其他有學習障礙的人來說，他們從有關教育機構所獲提供的特殊設施或輔助是非常不足的。在就業方面，我們曾經一再要求公共機構帶頭引進一些指標來聘請一定百分比的殘疾人士，但至今仍未能做到，使我們感到非常失望。

當然，有些領域做得比較好，例如在體育方面，我們看到由於得到政府或一些團體的支持和鼓勵，香港殘疾人士的代表在體育場上取得了很好的成績。所以，這樣正好看得出如果我們的政府和社會願意給予他們多些支持、關心、鼓勵和輔助，他們之中很多未被發掘出來的潛能，日後是可以充分發揮出來，變成我們社會很多很珍貴的資產的，而更重要的，是可以讓這些人過真正的、更有意義的生活。

今天這項議案是聚焦於交通設施上。當然，我相信今天議會裏的同事沒有理由會反對，反而我們應該絕對支持，甚至乎可以視今天的建議為一個起點，放眼於其他更多的範圍，更積極地進行。削減交通費，當然是對他們在資源上提供一些協助，亦變成一種很重要的鼓勵。至於復康巴士這種交通工具，對很多長期病患者和殘疾人士來說，是一種實質上需要。如果社會不能向經常要看病的殘疾人士提供這些交通便利，我實在不明白我們的政府如何履行《殘疾歧視條例》中的原則和政策要求。

另一點是，能夠在交通工具上減少對殘疾人士造成的障礙，當然是重要，而實際上，我們社會上仍有很多設施，是遠遠不及進步地方的標準的。

況且，我要強調，今天種種的障礙，其實不單止是物質上的障礙，而且應包括精神上的障礙，這些障礙都足以使很多殘疾人士感到身心疲累的。在我們這個充滿着障礙的社會裏，他們不單止是身體上要負上很多不必要和不合理的負擔，而對他們精神上亦造成了不少障礙，使他們難以像我們般融入社會。我想強調，公共機構是有社會責任來支持今天的議案，我亦想對今天出席議會旁聽的團體代表表明：你們所要求的不是福利，而是權利。我們每一位議員都應該全力支持你們的。

劉慧卿議員：代理主席，我發言全力支持梁耀忠議員提出的議案。

正如何俊仁議員剛才說，一個文明的社會便是一個有愛心的社會。我聽過這麼多位議員的發言後，我相信梁耀忠議員今天這項議案應該得到議會全力支持而獲得通過的。各位議員在發言中亦說得十分清楚，香港應該為一些殘疾人士提供應他們所需的交通服務，令他們可以充分參與社會各方面的活動。

我留意到，最近，可能是由於梁耀忠議員提出了這項議案，有報道提到曾徵詢一些公共交通機構會否回應梁議員所提出的議案，向殘疾人士提供票價半價的優惠。我看到報道指出，九龍巴士(1933)有限公司及新世界第一巴士服務有限公司會考慮這項建議，但地鐵有限公司則表示，它以前並沒設有協助傷殘人士的設施，不過，近 10 年已經耗資近兩億元作出改善，所以不打算再提供半價優惠。九廣鐵路公司更沒有正面回應，但表示其現行收費的政策與其他的交通工具“相似”——這一點，我不知如何解釋，代理主席，我相信是“相似那麼昂貴”吧！城巴有限公司則表示沒有收到實質的建議內容，所以沒有回應。

因此，我相信敦促的責任便落在廖秀冬局長身上了，因為梁耀忠議員今天請各位議員支持他的議案要求政府當局做點工夫，其中一項是：促請各公共交通機構向傷殘人士提供票價半價優惠。我相信局長已聽得非常清楚，而各位議員亦異口同聲的表示同意。有些有關機構表示還在考慮中，它們當然要積極一點作出考慮，至於那些還未懂得考慮的機構，則須請局長要求它們盡快作出考慮，同時亦請盡快把佳音帶返立法會。

代理主席，其中一個有重大責任照顧殘疾人士的機構，便是平等機會委員會（“平機會”），所以我曾與平機會聯絡，它亦向我提供了一些資料，以顯示該會現時正處理的是甚麼工作。平機會說它們一直與運輸署進行商討，看看有甚麼辦法可使公共交通工具減少對殘疾人士造成的障礙。平機會表示它曾向運輸署提出數點建議，希望運輸署能做得到。第一，要求運輸署

與這些公共交通機構進行磋商，在大家同意的情況下列出一個時間表，說明何時可以提供對殘疾人士無障礙的交通工具，因為大家剛才也說過，在辦理這些要求方面，像是無了期般。第二，平機會亦建議當局可以考慮就批出這些巴士的專營權時加入一項無障礙的標準，如果再批給它們繼續營運時，便變成它們就這方面必須作出一種承擔了。此外，平機會亦覺得各間公共交通機構應該提供較多資訊的服務，讓殘疾人士知道有哪些路線的巴士在設施方面真的無障礙，因為剛才也說過了，並不是很多路線有這些設施的，所以公共交通機構應該盡量提供很多這些資訊給殘疾人士知道，同時也要讓他們得悉有關的時間表及路線，以方便他們的使用。

另一方面，平機會亦要求運輸署鼓勵公共交通機構多點提供復康的士的服務，有些的士的行李箱甚至可以把整部輪椅放置其內的。剛才有多位議員同事亦提及復康的士的服務，代理主席，我相信有關這些復康的士的使用須繼續研究，或許稍後局長也可就此方面多作一些解釋，但無論如何，我也同意劉健儀議員剛才所建議，何不提供資助給殘疾人士乘搭的士，令他們真的可以直達想要到達的地方？當然，局長可能會問，難道讓他們天天也乘搭的士上班嗎？我相信這點有需要再作考慮，但今天我們要發出的信息是，大家都覺得應盡量提供更多的援助，令殘疾人士可以充分就業及參與社會上各種不同的活動。因此，我很支持平機會提出這些建議，亦希望局長稍後能代表運輸署告知我們現時進行磋商的進展。

平機會亦指出，它覺得復康服務非常重要，必須加強這項服務才能令更多殘疾人士受惠。最後，平機會更表明十分歡迎公共交通機構在票價上提供的優惠，即是說，如果有關的巴士公司或鐵路公司可向殘疾人士提供票價優惠，它是十分歡迎的。

代理主席，我相信有關這項信息，今天大家也說得很清楚，立法會是十分支持梁耀忠議員在議案中所提出的各點，我很希望無論平機會、廖局長或運輸署霍文署長，都會盡力與這些公共交通機構進行商議。

最後，勞永樂議員剛才提到，要求一些社會知名人士試假扮有殘障，以感受一下這方面的需求。我留意到數年前，外國有些團體呼籲一些經營超級市場的人試帶上老花眼鏡或身攜一些鉛（並非前往潛水）以令自己的身體很重，為甚麼要這樣做呢？便是要經營超級市場的人體會一下老人家或一些有視障問題的人來購物時會遇上甚麼問題。我建議陳祖澤先生及其他公共交通機構的高層人士或局長自己也嘗試乘坐輪椅、帶着眼罩等，試看在這樣的情況下，如何使用公共交通工具。我相信他們如果能這樣做，可能會產生令他們在制訂政策時有感同身受之效，使他們在處理時可能也會較快一些。

我謹此陳辭，支持議案。

李卓人議員：代理主席，剛才劉千石議員其實已代表職工會聯盟發言支持梁耀忠議員的議案，不過，我仍想在此發言重申我們的支持。我覺得，今天香港的社會可說已達到發達國家的層次，但我們今天還要辯論這些題目，其實大家都應該覺得羞愧。局長是新任局長，我不知她的想法如何，希望她也說一下自己的感受，她會不會為我們這個政府感覺羞愧呢？

這些所謂“融入社會”的題材，全世界已辯論了很多年，就是香港亦辯論了很多年，殘疾人士的團體也一直在爭取，只不過有時候，我覺得大家真的很有耐性，尤其是殘疾人士的團體，他們等了這麼多年，還是沒有改變的。當然，看來今天的議案是會獲得通過的，但通過以後，局長會否進行工作？我們是否又要再等？究竟還要等多少年呢？我只覺得，香港今天還要辯論這個題目，其實整個社會都應該覺得羞愧。

上個星期，還是再前個星期，有人問香港人覺得有甚麼值得驕傲，我們當然有很多事值得驕傲，不過，就這事項而言，我們卻完全不值得驕傲了；其實，這事項反而應令我們俯首走出去，即是說，我們應覺得對不起香港很多的弱勢社羣。所以，我希望通過今天的辯論，最後可得出一個較積極的結果，令殘疾人士可以融入社會，不再停留於空洞的口號上，而付諸具體的行動，因此，大家要一起努力掃除不論在設施上還是在金錢上對殘疾人士造成的障礙。

另一方面，我覺得企業本身應思考一下其社會責任，尤其是對照顧弱勢羣體的社會責任。陳祖澤先生在討論九巴減價時說沒有減價的空間，只應幫助一些有需要的人云云，但現在我們討論要幫助一些有需要接受援助的人了，我不知道陳祖澤先生尚有甚麼藉口。上個星期我們討論公共交通工具全面減價，這個星期則很清晰地討論幫助一些有需要接受援助的人，那他還可有甚麼藉口呢？我不知道局長過往與陳祖澤先生討論時他曾向局長提出過甚麼藉口，但現在是否可以除去那些藉口，令那些企業覺察到它們是應該負起多些社會責任呢？

最後，我亦要說出，我對政府很失望，因為每當論及某些市民都關心的問題時，政府往往予人一種裝作強勢的印象，逕說不可以，例如討論《基本法》第二十三條時又裝作強勢，說明一定要立法，但談到一些涉及財團的利益時，便變成了弱勢的政府。我不知道就這事項，政府何時才願意恢復為比較強勢的政府與企業商討，我經常覺得有一件尤其難以明白的事，就是政府作為兩間鐵路公司的最大股東，為何仍不能商討妥當。政府可以說兩間鐵路公司是基於商業原則運作，當討論全面減價時，政府可以說由於該兩間公司要按商業原則運作，所以不可以做任何事情；但今天這項議案不是討論整體的運作，所涉的只是一個很小的範圍，只是怎樣幫助香港一些有需要的人，

為何政府也不能主導這兩間鐵路公司的政策呢？我不相信處理這事項會達至影響按商業原則運作的層次，那麼政府在這方面為何仍是這般弱勢，為何不能勒令兩間鐵路公司做一些事呢？

其實，巴士公司的情況也一樣，政府批出專營權時是有條款的，專營權的條款可否說明清楚一定要向傷殘人士提供一定程度的優惠呢？我相信政府大概也曾考慮過一些可行的方案，例如是要設立對殘疾人士不會造成障礙的設施，這些類似的優惠是否可以放進專營權的條款內呢？即使現時沒有放進去，但將來也一定要放進去，我相信兩間巴士公司或要獲得專營權的巴士公司屆時都懂得應該做些甚麼的。我很希望局長今天開金口時，可以答覆全港很多的殘疾人士，政府是如何主動地推動這事項，否則我們下一年可能又要再就此題目辯論，然後我們可能又再次感到失望；其實，就此事項我們也說到口乾了。

有時候，我希望政府能提供一些振奮人心的消息，尤其是一些沒有涉及太大範圍的改動、但可以幫助香港有需要的人的事項。我認為政府在這事項上很值得恢復成為比較強勢的政府，以盡快回應一些有需要而正在等待援助的人。謝謝代理主席。

何鍾泰議員：代理主席，殘疾人士是我們社會的一分子，除了身體上的缺陷外，他們跟平常人沒有甚麼分別。他們跟我們一樣需要社交生活和工作，在衣、食、住和行方面，理論上也跟我們無異。可是，由於現時專為殘疾人士而設的公共交通設施不足，他們在“行”方面，往往比我們困難得多。就此，政府應該加以關注，好讓他們融入社會和外出工作。本人過去 5 年負責紅十字會轄下 5 所弱能人士學校的工作，而這 5 年的經驗大大增加了本人對殘疾人士的需求的瞭解。這些經驗對本人來說是非常寶貴的。

本人在今年 5 月 22 日的立法會會議上，曾就殘疾人士的交通設施問題提出質詢。在會議上，雖然局長指出九廣鐵路公司（“九鐵”）、輕便鐵路（“輕鐵”）和地鐵有限公司（“地鐵”）已為殘疾人士提供一些設施，但本人認為一般而言，公共交通機構仍然遠遠未能提供足夠設施予殘疾人士使用。例如，地鐵雖然已在 37 個車站提供升降機予乘客使用，但仍然有 12 個車站未設有升降機，這令傷殘人士難以到達地鐵月台。

在乘搭公共交通工具時，不單止傷殘人士遇到困難，視障人士也同樣遇到困難。現時，香港只有小部分地鐵站安裝了扶手電梯發聲器，明顯地，這不足以應付視障人士的需要。本人認為地鐵和九鐵都應在每個車站的扶手電梯安裝發聲器，方便視障人士乘搭電梯。此外，大半車站亦沒有安裝引導視障人士方向的凸膠粒帶，這是非常不理想的。至於巴士，本人相信視障人士在乘搭巴士時，都有一個共通問題，便是他們都會質疑應在何時下車，他們

在這方面是有困難的。其實，巴士公司應在巴士上安裝視聽車站指示系統，方便視障甚至聽覺有問題的人士也能知道他們當時身在何處。

改善設施，當然能減少對殘疾人士在乘搭公共交通工具時的障礙，不過，殘疾人士畢竟因為身體上有缺陷，在乘搭公共交通工具時往往反應比較緩慢，所以在繁忙時段乘搭公共交通工具，通常都會遇到困難。本人相信這樣對他們的工作必有一定的影響。就此，本人希望有關機構多加關注和作出適當的安排。

至於復康巴士，本人認為它們的服務必須改善。據悉，現時預約復康巴士服務的平均輪候時間是 34 天。這個輪候時間實在太長了，對他們的日常生活必定有影響。在一個文明的社會，這麼低的標準是不能接受的。

至於給予殘疾人士交通車費優惠，理論上是一個好構思，因為一般來說，他們的收入都比較低。若公共交通機構能為他們提供車費優惠，當然是一件好事。不過，政府應否就此作出車費水平的規定，則值得商榷，因為公共交通機構畢竟有它們本身的營運模式和市場策略，只有它們才清楚知道有多少車費優惠的空間。

香港的交通網絡已比從前改善了不少；交通服務水平，相信也會越來越高。可是，現時為殘疾人士而設的公共交通設施，仍然不足。本人希望政府在發展一個完善的交通運輸系統之餘，也能滿足殘疾人士在交通設施上的需要，好讓他們能融入社會，過正常的生活。

代理主席，本人謹此陳辭。

楊孝華議員：代理主席，剛才劉健儀議員已講述了我們應如何協助及幫助殘疾人士克服出外活動的屏障，使他們可以如常人一般，有自己的社交生活，有自己的工作，也可以有自己的消閒活動，以至方便他們出外接受治療或求診。

不過，我想在這裏特別指出，殘疾人士由於本身的身體缺陷，要步出家門，除了要花不少力氣，更要克服不少心理障礙，而且往往又受制於復康巴士的有限和欠缺彈性的輔助服務，真是舉步皆艱辛。如果公共交通機構能自發地為殘疾人士提供乘車優惠，的確可以讓殘疾人士更易融入社會。

由於交通費下調後，他們出外謀生或活動，也就多了一分誘因，尤其是各項交通工具，都已經紛紛及陸續增添不少方便殘疾人士的設施，例如兩鐵

在部分車站設有輪椅輔助車、升降台、斜道及闊閘機等，加上越來越多設有手動或電動斜台的公共巴士在地面上行走，都大大吸引和方便了殘疾人士利用公共交通工具。相信這樣有助殘疾人士從不同層面融入社會，也有助培養他們自力更生的精神，減少對社會的依賴。

目前，新世界第一渡輪服務有限公司（“新渡輪”）已向 25 000 名持有殘疾人士登記證（“傷殘卡”）的人士提供半價乘船優惠，而據報有更多的交通機構將會陸續考慮為這類殘疾人士提供搭乘各種交通工具的優惠，例如九巴準備為有需要出外工作的家務助理提供票價優惠的做法，進一步擴大至其他亟待援手的人士，至於這 25 000 名持有社會福利署所發的傷殘卡的人士，我相信他們不想只局限於獲得乘搭新渡輪的優惠，他們希望其他的交通機構也會效法。自由黨認為這些做法都是十分值得支持的。一如我們在上周就有關調減交通收費的議案中所言，我們是絕對贊成各機構須因應本身的營運狀況及能力，盡力向公眾提供各項優惠，我們都認為這是值得加以推廣和鼓勵的。

如果公共交通機構能夠自發地廣泛地向領有傷殘卡的人士提供搭乘交通工具優惠，對於殘疾人士來說，除了開支上的節省外，相信最重要的是，這反映了社會對他們的一分關懷和認同的心。至於為社會上這少數最不幸的一羣提供優惠，對各公共交通機構而言，相信不會對它們的票務收益造成沉重的負擔，也不會因此削弱公司的盈利，同時亦可以為社會做一些好事、善事，正是一舉兩得，何樂而不為？

因此，我們贊成今天議案的方式，只要求政府促請各個交通機構照顧殘疾人士的搭乘需要或方便，不帶強迫性，而又能顧及交通機構的商業營運模式。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

朱幼麟議員：代理主席，香港現時有超過 26 萬名殘疾人士，他們是社會的一分子，有權享用各種公共設施和分享社會進步的成果。然而，由於社會設施未能配合得宜，令殘疾人士在融入社會時面對很多困難。要協助殘疾人士解決他們的困境，政府和社會各界均須給予他們更直接和實際的幫助，而改變交通安排，是對殘疾人士最基本的幫助。

雖然香港的集體運輸系統已察覺到必須照顧殘疾人士的需要，但實際的進展仍然緩慢。對於殘疾人士，乘搭巴士或鐵路等公共交通工具，畢竟不是容易的事情。因此，我們有需要為殘疾人士提供一些特別針對他們需要的交通工具，而公共交通企業也應有道德和責任，提供減價或免費的服務。

現時，香港只有八十多部復康巴士，而每部巴士的載客量相當有限，一部巴士大約只能裝載 4 部輪椅及 6 名其他乘客，這是明顯地並不足夠的。在 2001 年，復康巴士的載客量每天平均只能應付大約 1 300 人次。由於供不應求的情況嚴重，所以殘疾人士在預約服務時非常困難，在預約人士中，只有 5% 的人可以在 1 個月內成功預約復康巴士服務。至於其他預約人士，他們甚至須等待半年以上，這種情況對殘疾人士的覆診、外出學習或外出參與社區活動，均構成了極大的不便。根據報道，有一些殘疾人士由於未能成功預約復康巴士，以致被迫失去了工作機會。為了鼓勵殘疾人士融入社會，政府應增加投放在復康巴士上的資源。

雖然現時財政赤字問題嚴重，但只要政府能在其他方面減少不必要的支出，便可抽出更多資源改善復康巴士的服務。在過去 5 年，復康巴士的資源，平均每年只有 3% 的增加。在上一財政年度，政府用在復康巴士方面的開支約為 2,600 萬元，只佔政府開支極小的比例。殘疾人士是社會上亟需幫助的一羣，但政府對他們的協助一直都不足夠，所以，政府增加協助殘疾人士的開支是合情合理的。

代理主席，政府和市民大眾有責任讓殘疾人士成為社會中完全的一分子，幫助他們消除日常生活的障礙，我們也必須盡更大的努力。我謹此陳辭，支持議案。

羅致光議員：代理主席，有關殘疾人士的交通需要問題，正如剛才李卓人議員所說，我們已等了很久。我記得我的第一項有關殘疾人士交通需要的研究，是在 1983 年進行，至今已 19 年了。其間有否改善呢？是有些改善的，例如過往沒有低地台巴士；地鐵沒有升降機；馬路也沒有斜坡供殘疾人士過路之用。事實上，是有改善的，但從平等機會的角度來看，今天的殘疾人士能否透過我們的公共交通工具，獲得平等參與的機會呢？答案很清楚，是不能，是做不到的。

事實上，對不少殘疾人士來說，很多公共交通工具仍然是非常不方便的。現時雖然有低地台巴士（當然，不是所有巴士都是低地台巴士），剛才也有議員也提到，殘疾人士乘搭巴士仍然有問題。大家要考慮到，那些供殘疾人士使用的位置通常設在巴士中間。當殘疾人士上巴士後，仍然要經過兩排乘客，又或如果當時巴士上很擠迫，要經過很多人，才到達中間的位置。如果再要繫上安全帶的話，基本上，整部巴士的人都會望着那名殘疾人士。如果你們是殘疾人士，你們會否願意在香港的匆忙節奏下，在眾人的目光中，自己施施然把輪椅推到巴士中間？這種心理壓力，為殘疾人士帶來很大的障礙。因此，以今天的設計，即使所有巴士都是低地台巴士，對殘疾人士也沒有幫助。

也許大家都留意到，地鐵最近在月台上的電梯忽然增設了一些柱。使用輪椅的殘疾人士一向都不能使用電梯，但對於那些使用“手叉”的殘疾人士，要經過那些柱位，便會感到很不方便。這些都是現時我們要考慮不同的殘疾人士如何使用公共交通工具的問題。

要滿足殘疾人士的交通需要，很明顯是要改善現有的公共交通工具。可是，我們討論了十多年，仍有這麼大的距離。大家可看到，雖然不斷努力推動，但仍有一段距離。在這段期間，復康巴士顯然是一個必然的解決方法。長遠來說，始終有些朋友須經過特別安排，才能夠使用交通工具。因此，復康巴士必須與可以讓殘疾人士使用的公共交通工具保持一個平衡的運作。不過，長遠來說，單靠復康巴士，顯然不能滿足實際的需要。

剛才劉健儀議員也提到現時復康巴士的問題，例如須於半年或 3 個月前電話預約，因為復康巴士的使用率甚高，超過 90%。大家可以想像一個簡單的或然率機會，如果復康巴士的使用率超過 90%，即差不多所有時段都訂滿，所以當殘疾人士致電查問有否空檔時，有空檔的機會是低於 10%的，甚至有些時候低於 2%。這服務行得通嗎？

當然，我們同意要增加復康巴士的數目，但大家要明白，即使增加 10 部或 20 部復康巴士，依然未能解決問題。現時全港有一萬八千多部的士，相對於只得數十部復康巴士，大家可以想像，現時在繁忙時間，等候數分鐘也會有一部的士，但復康巴士則須於數個月前預約，所以增加 10 部或 20 部，仍然要在數個月前預約，遠遠未能達到平等機會這目標。因此，我們必須思考怎樣才可具體解決這問題。

剛才劉健儀議員提到，有一家汽車商早於兩個月前輸入了一部所謂多用途的士或復康的士。大家要想像，在倫敦，因為那些車輛夠高，如果裝有電動升降台的話，大部分輪椅都可以推上去。現在最大的問題是，雖然市面上有一款電動輪椅可以摺疊，但絕大部分都是不可摺疊的；而一些四肢也殘障的朋友所使用的輪椅的體積更大，所以大家要考慮這些問題。即使不是殘疾人士，大家只要看看一些老人家上落的士的情況，便知道現時的的士設計並不方便一些行動不便的人使用。當我們的社會有 24%的人都是長者時，便應該思考一下，怎樣令長者和殘疾人士上落的士時可以較為方便。一些多用途的俗稱“七人 van”，是值得我們研究的。

至於固定路線的問題，本會財務委員會去年批准撥款給政府鼓勵殘疾人士就業時，數位議員問，本會給政府款項幫助殘疾人士就業，但有否交通工具供他們乘搭。這明顯是有困難的。當殘疾人士找到工作後，由於沒有固定路線，所以最後連工作都丟了。這是一個十分不理想的情況。我們應怎樣有

效處理這問題呢？雖然不能即時增加復康巴士，但怎樣即時"stopgap"，令那些找到工作但找不到固定路線的殘疾人士也可以即時獲得適當的交通安排？我相信要利用現時公開市場的交通工具來幫助他們了。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

石禮謙議員（譯文）：代理主席，殘疾人士最關心的問題，是公共交通服務一直未能為他們提供更便利的服務。即使本地的歧視關注團體——平等機會委員會——最近也在其年報中指出這個易達程度的問題。

對殘疾人士而言，使用交通設施是一項絕對需要：有了交通工具的幫助，他們便有機會接受教育、尋找工作、上班或逛街購物。他們在使用公共交通工具時所遭遇的障礙，才是對他們能否獨立和愉快地生活的最大障礙。這些障礙也妨礙了他們的生產力，令他們不能成為社會中的活躍分子。

現行法例已有規定保護身體上有缺陷的人，在獲得提供服務及設施時不可遭受歧視。各大公共交通機構紛紛採取相應改善措施，以減少或移除現有的障礙。然而，社會上仍有人覺得變革步伐太慢。我同意可以做的不僅如此，不過，情況亦已有重大改善。我們必須認清的是，交通服務機構所受的限制也相當複雜。

首先，很多老舊的運輸系統並不是為殘疾人士而設計的。因此，要消除現有的障礙，營辦機構面臨巨大的困難。通常在為現有車站改建或為交通工具加裝設備，以及安裝額外設施以增加其易達程度時，問題不是空間不足，便是牽涉其他複雜的技術問題。公共交通網絡在上下班繁忙時段的擁擠情況，亦增加了這些工作的難度。由於每間提供服務的機構都有其營運上的問題和限制，故此，要求它們在同一時限內，提供全面的易達服務是不切實際的。

同時，當中也牽涉財政上的限制。對於增加服務易達程度而受資金短缺影響的問題，全球的公共交通機構均同表憂慮。雖然一些設施的改善工程所需成本非常低，例如在地面鋪設凸凹紋膠條引道以指示樓梯、月台邊緣和一般的方向，但其他設施的成本卻十分昂貴，例如為轉車站增建升降機的工程費用動輒耗費數百萬元、購買低地台巴士亦牽涉高昂的資本投資。在目前的經濟環境下，期望交通服務機構短期內達致全面的易達性，是不切實際的。

在處理利便交通的問題上，較為實際的方法，是改善由公帑資助的復康巴士服務。目前，復康巴士已為有特別交通需要的人，建立起貼身的服務網

絡。使用者可選擇固定路線服務，或因目的地偏遠，可選用預約服務。復康巴士服務擔當起彌補公共交通系統不足的重要角色。

然而，復康巴士也有其缺點。其中主要的不方便之處就是缺乏彈性。如果殘疾人士要使用復康巴士服務，必須預早一個星期預約，並須指定時間和目的地。使用者因此要事先計劃行程，難作任何臨時的約會、自發外出，甚至因工作急需完成而延遲下班等安排。

無疑，復康巴士的營辦商也面對緊絀的預算，而這種預約服務的要求是善用資源的一種辦法。有別於財政獨立的公共交通機構，復康巴士只能靠政府提供財政資助，才可維持營運或作出重大的改善。如果沒有額外的公共資源，復康巴士就難以大幅縮短預約的時間。因此，為了更好滿足殘疾人士對交通的需求，政府應該加強復康巴士服務及增加資助。

今天的議案亦促請各大公共交通機構向殘疾人士提供他們能負擔的服務，特別是考慮向身體有缺陷的人提供半價優惠。然而，殘疾人士最關心的不是負擔能力的問題，而是易達與否的問題。沒有易達的服務，他們甚至不能使用公共交通網絡服務。因此，他們能否享受票價優惠的問題尚屬次要，我們的關注點應該是其易達性。此外，一些交通服務機構已經給予乘客劃一減費，我相信一些身體有缺陷的乘客亦已受惠。我認為政府無須干預個別公共交通機構的商業決定。政府應該讓它們自行按照其方式和能力，履行其社會責任——特別是對老年及殘疾人士的責任。

代理主席，殘疾社羣並非唯一有需要易達服務的一羣。長者對易達設施的需求一如殘疾人士的需求強烈，例如利便乘坐輪椅人士的低地台巴士和有斜道設施的車輛。鑒於人口日趨老齡化，易達性的問題無疑會逐漸變得普遍。公共交通機構必須對這種趨勢有所回應，並要繼續推廣易達的服務，務使人人受惠。它們必須具有社會意識，正視老年和殘疾人士的需求。

謝謝。

鄧兆棠議員：代理主席，雖然殘疾人士的權益在近年已稍有改善，但他們在使用各種公共設施時，仍須面對不少障礙，有時候他們甚至是被迫選擇留在家中，正所謂“行不得也哥哥”。我們如想幫助殘疾人士融入社會，盡展所長，第一步便是幫助他們走出自己的家，但這裏牽涉兩項問題。首先，究竟有沒有足夠的、合適的交通工具可滿足殘疾人士的交通需要，使他們不再“舉步維艱”。第二，便是殘疾人士能否負擔有關的交通開支。就這兩項問題而言，目前的情況尚有很大的改善餘地。雖然，各主要交通機構已作出了

一定的改善，但殘疾人士在使用交通工具時，仍然障礙重重。再者，現時交通費的開支，對殘疾人士來說，更是一種沉重的負擔。政府和社會各界，包括交通機構，應給予他們更多幫助，而價格優惠是最基本的辦法。

代理主席，由 12 個志願團體組成的“無障礙城市關注小組”，在去年進行的調查顯示，有七成的被訪殘疾人士感到他們的交通需要未受正視。這反映出，雖然大部分交通工具也設有一些供殘疾人士使用的設施，但卻形同虛設，或是不足夠的。目前，在六千多部專利巴士中，只有四分之一可供輪椅使用者上落，至於復康巴士，雖然能夠提供所需的服務，但卻“僧多粥少”。元朗區有一些居民曾向報章投訴，指許多行經洪水橋的巴士都只是普通的車種，並沒有可供殘疾人士使用的低地台設計車種。經有關團體及市民反映後，九龍巴士(1933)有限公司才調派 3 部低地台巴士行走 63X 路線。儘管如此，由於低地台的巴士嚴重不足，有需要的市民始終須等候一段很長的時間，才能乘搭合適的巴士。

除了提供足夠的新式車種外，車長的訓練，以致對殘疾人士的服務態度和觀點，也是影響殘疾人士能否方便地乘搭巴士的關鍵因素。過去，曾有巴士的低地台因未能自動打開，而須勞煩車長用人手打開，使該車長向該名殘疾人士抱怨。此外，也有乘客反映，如果巴士在“埋站”時未能駛貼路壘，司機便會拒絕打開地台。本人明白，絕大部分的司機也是敬業樂業、熱心服務乘客的，這些只是極少數的個別事件。不過，對這些受到不公平、不禮貌對待的乘客來說，這些不愉快的經歷也會打擊他們乘搭公共交通工具的意欲。因此，政府和各機構應加強培訓各交通從業員，使他們對殘疾人士抱有正確的態度。

其實，除巴士以外，殘疾人士在乘搭地下鐵路（“地鐵”）方面，現時也會遇到一些困難。現時，地鐵內並非每個上落通道也設有斜道或升降機，以方便輪椅使用者上落。此外，也不是每個站的大堂都設有乘客升降機接載乘客上落月台。當然，大家也會在地鐵大堂看見一個以玻璃箱封着的“輪椅輔助器”，用來運載輪椅上落樓梯，但殘疾人士須先與地鐵方面作出安排，才可使用這個輔助器。由於要“假手於人”，十分費時失事，結果使這個輔助器變成展覽品一樣，“睇多過用”。局長可以查一下這種“門面”輔助器的使用率，就可知道實際的情況。代理主席，本人實在很懷疑地鐵公司究竟付出了多少努力來幫助殘疾人士呢？地鐵在改善設備時，有沒有兼顧殘疾人士的需要呢？例如，將軍澳支線採用新式的感應閘機，代替舊式的三叉轉輪，但這種閘機使失明人士容易被閘門拍傷。此外，早在 2000 年已有團體指出，地鐵的輕觸式售票機欠缺凸字按鈕，並沒有顧及視障人士的需要。但

是，使人感到相當失望的是，地鐵並未就此而作出改善。相比之下，西鐵的考慮便周詳得多。據聞西鐵的售票機，將設有凸字標示及發聲提示，而增值機亦設有凸字標示。至於輪椅使用者，也可使用站內的低櫃位購票。西鐵將會做得到的，何以地鐵不能做得到？本人在此促請各公共交通機構，盡快改善轄下的設施。當然，政府的監察也十分重要。

代理主席，本人最後想補充一點，便是香港運輸系統的規劃，尤其是在各項交通工具的接駁方面，須多點考慮殘疾人士的需要。現時，殘疾人士在乘搭一程交通工具後，往往要走一段很長的路程才能轉乘另一種交通工具，造成極大的不便。本人希望政府或有關機構日後在規劃交通轉換站時，應避免這種情況，盡量為殘疾人士締造一個“無障礙”的環境。

代理主席，本人謹此陳辭。

胡經昌議員：代理主席，身為香港傷健協會的董事，我一向都很關注殘疾人士的需要，也十分支持社會消除這方面的歧視和障礙，鼓勵殘疾人士參與服務社會，融入社羣，但我知道實際環境使殘疾人士面對不少困難。因此，我支持議案促請政府敦促公共交通機構改善為殘疾人士提供的服務設施，而增撥資源改善復康巴士服務更是最急切的需要。

公共交通服務是維繫社區的重要媒介，市民的日常生活，極之有需要依靠公共交通工具作為橋梁。但是，不幸的是，過去不少公共交通工具也沒有設置全面輔助殘疾人士上落的特定裝置，特別是輪椅使用者。因此，我在此促請政府盡快以認真的態度來協助這些弱勢社羣，建立一個“無障礙”的公共交通運輸網絡。

代理主席，建立“無障礙”公共交通運輸網絡不是一朝一夕可以完成的事。我與有關團體探討後，認為特別須考慮以下數點：

第一，盡快落實巴士公司的承諾，在更換或添置巴士時，購買設有可供輪椅使用者安全、容易上落的設施的巴士。至於現有的低地台巴士，也應該盡可能進一步改善有關設施。

第二，負責運輸事務的部門應與各公共交通機構商討，就安裝輔助傷殘人士的設施和有關配套安排，提供“無障礙”服務的進程，盡早落實一套執行時間表。

第三，在規劃各項交通網絡及配套服務時，應盡早諮詢傷殘人士及相關團體的意見，並在有需要時進行磋商和檢討。

除上述 3 點以外，對於部分在外出時須特別照顧的傷殘人士而言，其他交通工具的選擇是必須的，而復康巴士是可以滿足這方面的需要。不過，目前復康巴士的服務嚴重不足，特別是在數量、路線、預約服務時間等多方面都有很大的限制，根本未能滿足實際的需求，使得行動不便而有需要的市民，無法使用復康巴士協助他們融入社羣。所以，在公共交通未能全面提供“無障礙”服務以前，復康巴士的運作必須盡快作出改善，提供完善和有效的服務。

代理主席，據一項問卷調查的結果顯示，約有五成的被訪者認為影響他們使用復康巴士的主要原因是“無法成功租車”，其次是“收費昂貴”，所以便減少乘搭。

我曾就這方面的問題向有關團體進一步瞭解，得到的結論是，現時復康巴士提供的服務肯定是嚴重不足。根據他們租用復康巴士的實際經驗，平均有半數是失敗的，即 10 次中有 5 次都未能成功租用復康巴士服務。

此外，提早 6 個月預約的規定，以及一些其他限制，也是殘疾人士使用復康巴士的重大障礙；甚至有意見認為，這些障礙造成的問題，比傷殘輔助設施不足的問題更嚴重。試想，在日常生活之中，有多少活動或約會是可以在 6 個月之前作實的呢？租車困難和其他種種限制，對殘疾人士的正常社區活動造成深遠影響。在個人層面方面，他們寧願留在家中，因為難以預早半年訂下約會，也不能出席那些突發的約會；在機構層面方面，租車的困難也窒礙了他們舉辦更多可讓殘疾人士參與的活動。

代理主席，據我瞭解，在一項大型活動中，主辦單位為希望一些殘疾人士也能夠參與，與其他市民同享歡樂，便特別安排及預留了多個位置給須坐輪椅的殘疾人士，並在 1 個月前連同其他嘉賓向有關團體發出邀請，但由於無法租用足夠的復康巴士接載他們，使得部分有意參加的殘疾人士無法參與活動。

增撥資源是最有效的改善辦法。雖然無限地增加復康巴士的數量，以照顧全部殘疾人士的需要有一定的困難，但最低限度也應達致一個合理而可接受的水平，以免預約 10 次便有 5 次“無法成功租車”；更應盡快取消提早半年預約的規定，提高彈性和靈活性，消除對殘疾人士造成標籤效應的限制，使殘疾人士得以更容易地融入社羣。

其實，大家都明白，政府和公共交通機構在提供殘疾人士設施方面，正在努力改善，但我認為進度仍有加快的餘地。

據我瞭解，現時運輸署正就新一款的士進行測試，這款的士最大的特點就是設有升降台，可以方便輪椅使用者直接進入車廂內，而無須將輪椅摺合放置於車尾箱內。我希望這款的士可以盡快投入服務，讓殘疾人士可有多一項選擇。不過，在引入這項服務的同時，也要謹慎地考慮改善其他交通網絡的配套設施。

代理主席，我謹此陳辭。

代理主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員回應）

環境運輸及工務局局長：代理主席，梁耀忠議員提出的議案涉及環境運輸及工務局，以及衛生福利及食物局的政策範疇。我今天的回應發言亦包括了楊永強局長的觀點及意見。

劉慧卿議員建議我們體驗一下殘疾人士的苦處，我亦深感這是十分重要的。我在 1965 年唸中學的時候，與姐姐一起在一間名為“盲人之家”的地方照顧盲人。當時沒有任何交通設施可以讓盲人自行出入，所以這十數名盲人只能在方圓半公里內行動，沒有甚麼事可做，因為他們不能上街。我們的責任是教導他們一門手藝。盲人其實很有音樂天分，幸運地，他們組織了一個合唱團，而我照顧的 Kate 是特別出色的，所以她負責彈琴。後來，這盲人歌唱團獲得美國三藩市邀請前往當地表演，但很可惜，由於當時資金不足，只能派出 1 人帶領他們十多人出發，結果，我照顧的 Kate 給車撞死了。

（主席恢復主持會議）

這數十年來，我亦希望政府的康復計劃，以及對殘疾人士參與社區活動、融入社會方面的措施可以加快推行。雖然這並非我負責的政策範疇之一，但在交通運輸方面，我很高興今天聽到所有議員在這方面達成共識，我會盡我的努力去做。

為貫徹康復政策目標，政府向香港復康會提供資助，營運復康巴士服務，亦為殘疾人士提供傷殘津貼。我剛才聽到梁耀忠議員提及這種津貼的用途，是照顧殘疾人士生活的特別需要，我亦知道要外出工作的傷殘人士的津貼可能仍未足夠。我知道楊局長會就這方面再作研究。政府亦鼓勵和協助公共交通機構盡量提供方便殘疾人士使用的交通服務及設施。

我很明白殘疾人士在交通方面有很多特別的需要。在現時的經濟環境下，鑒於殘疾人士所面對的特殊需要，政府呼籲各公共交通機構瞭解殘疾人士的需要，並因應本身的營運情況，盡量為殘疾人士提供運輸的方便和票價優惠，以減低他們的支出。我和運輸署的同事已就這方面跟公共交通機構商討，我提出與協助家務助理員相同的構思。我們正就如何釐定“殘疾人士”，例如是否只是行動不便的人進行商討。

渡輪公司共有 12 條行走港內和離島的客運渡輪航線，特別為殘疾人士提供半價優惠。大部分主要的公共交通機構，包括地鐵有限公司（“地鐵”）、專營巴士公司和渡輪公司等，均會在每年的國際復康日為殘疾人士提供免費乘車優惠。這是一種表示，我希望這些機構能把這種精神伸展至日常的運作。

在歡迎公共交通機構推出各項票價優惠之餘，我亦跟公共交通機構接觸和舉行會議，促使這些機構提供更多優惠予殘疾人士。各位議員今天提出了很實質的意見，我會向各方面反映。

至於香港政府在設施方面做了甚麼工作，在設施方面，我們在使用公共交通服務以協助殘疾人士融入社會的概念中，透過不同渠道，鼓勵各公共交通機構提供更多利便殘疾人士使用的設施，令他們可以無障礙地乘搭公共交通工具。

目前，有提供利便殘疾人士使用的設施的鐵路公司，包括九廣鐵路公司（“九鐵”）及地鐵，各車站均裝有特別設施，以便殘疾人士使用東鐵或地鐵的列車服務。這些設施包括輪椅輔助車、輪椅升降台、斜道、乘客升降機、闊閘機、列車車廂內的多用途空間、失明人士引導徑、月台觸覺黃線，以及扶手電梯及升降機發聲裝置等。

至於專營巴士公司方面，九龍巴士(1933)有限公司（“九巴”）、城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司均有使用低地台巴士提供服務。有關巴士設有方便殘疾人士的設施，例如斜板及輪椅停放位置等。現時所有龍運巴士有限公司的巴士均為供輪椅乘客使用的類型。自 2000 年起，所有主要專營巴士公司在替換巴士時，必須購買低地台類型的巴士。預計在 2006

年，低地台巴士所佔的百分比會由現時的 30%增至 50%。由於九巴這類巴士的百分比偏低，我要求九巴向我們提供一個實際時間表，以加速巴士的替換。

此外，專營巴士公司亦有為殘疾人士提供其他設施，例如陸續在更多巴士裝設巴士報站系統、車輛編號、點字板、車門關閉蜂鳴器及提供點字路線圖等，方便殘疾人士使用專營巴士服務。

渡輪公司在提供主要客運渡輪服務的碼頭，例如中環碼頭，入閘處都設有求助電鈴及供殘疾人士使用的洗手間。這些碼頭亦設有橫紋的斜板，方便使用輪椅的乘客上落船隻。

在 1997 年或以後投入服務的專線小巴路線，有關車輛在車廂內均已裝有求助電鈴，以方便殘疾人士。

所有石油氣的士的車廂內均設有點字和摸讀字車輛登記號碼牌，其中包括裝有發聲的士咪錶，為包括殘疾人士在內的乘客提供如車資等信息。的士並獲准在禁區內讓殘疾人士上落。

自 2000 年起，電車公司已在所有提供日常服務的電車車輛上安裝較大的目的地牌及在登車的車門設有蜂鳴器，以方便視障人士。

展望未來數年，有關的設施將會不斷增加，例如九鐵會在個別火車站加設闊閘機；未來 4 年，可讓輪椅乘客使用的巴士會增加大約 1 000 部；而運輸署亦正與汽車製造商研究引入裝有電動升降台及有足夠空間以容納一部輪椅的特製石油氣的士車輛，在本港進行測試的可行性。

就各位議員提出的多項甚具建設性，供殘疾人士使用的設施和改善建議，我們會逐一與各有關機構討論，促使機構作出改善措施。

復康巴士服務由香港復康會以政府資助形式提供，目的是接載行動不便的殘疾人士，往返上學、上班地點或活動中心。在過去 5 年，復康巴士的數量由 74 部增加至目前的 85 部。大家剛才亦就復康巴士不足及等候期太長，以致不能方便殘疾人士配合其實際需求而提出意見。我相信楊局長一定會仔細考慮各位議員提出的意見，並有誠意地就這方面作出改善。我亦聽到有議員提出一個雙贏的方法，例如利用的士服務來代替增加復康巴士服務，因為在計算後得出每人為 54 元。我們也會就這方面作出考慮。

最後，我想重申一點，我們的政府有誠意照顧弱勢社羣。政府的目標與各位議員一致，大家都希望能充分考慮殘疾人士的交通需要，以及幫助他們全面參與及融入社會。上星期，我的同事與梁耀忠議員及一些殘疾人士代表會面，這次會面加深了我們對殘疾人士的交通需求的瞭解。我們亦接到他們就票價、設施和復康巴士服務的建議。我們會與有關機構研究該等建議，以配合殘疾人士的交通需求。除了討論外，我們亦會在數方面盡力而為，包括第一，在法例上，就平等機會委員會所要求的設施，我們會要求公共交通機構全速進行；第二，在管理上，我們會呼籲各公共交通機構履行機構對社會的承擔，這些承擔在條文中已清楚列明。我亦希望在公共交通機構的努力及市民的理解和合作下，殘疾人士能融入社會；而香港能成為一個真真正正文明、有愛心和關懷的社會。

謝謝主席。

主席：梁耀忠議員，你現在可以發言答辯，你還有 45 秒。

梁耀忠議員：主席，首先，我要多謝各位表示支持議案的議員，也多謝局長作出積極的回應。不過，很抱歉，今天的議題令局長想起了一些不開心的事。我不敢說要化悲憤為力量，但我不希望殘疾的朋友仍要不斷面對這麼多障礙，令他們無法融入社會。我相信這也是大家的共識。我希望局長能在這方面更積極為殘疾朋友爭取，令他們能早日獲得多些空間，融入社會。最後，我希望各位支持這項議案。謝謝各位。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：梁耀忠議員動議的議案，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。

（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選和選舉委員會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。

（公眾席上有人鼓掌）

主席：公眾席上的人士請不要鼓掌。雖然我知道你們很贊成議案獲得通過，但根據規矩，你們是不可以在公眾席上鼓掌的。

主席：第二項議案：發展可再生能源。

發展可再生能源

羅致光議員：主席，某天晚上我回家後脫去鞋子，把鞋子放在架上，家中的電燈和電腦隨即開啟了。這其實是一雙特別構造的鞋子，能將我一整天行走時，鞋子與路面摩擦和行走時所產生的震盪轉化為電能，儲存在鞋子內，回家後發揮用途。可惜，大家暫時還未能購買這雙鞋，因為這只是我的一個夢。

有一年，我到了倫敦工作，每晚也要在街上找車位泊車，所以我經常夢想可以將自己的私家車泊在樓上的家中。半年前，我做了一個夢，駕着一輛有蓋三輪車，乘升降機由家中駛經路面抵達公司。三輪車的車蓋和車身是由太陽能板造成，存電器安裝在座位下。該輛三輪車並非用腳踏透過齒輪推動，而是透過一個調合器(synchronizer)，將腳踏的動力和太陽能電力混合起來，推動三輪車，即使上斜路也是輕而易舉。不過，這也是我的一個夢。

夢境會否成真呢？我記得小時候很喜歡踏單車，每當我運動過勞時，晚上便會做噩夢被鬼追。夢境中，路面會變得越來越斜，踏單車越踏越吃力。有時候，夢中會出現一輛與電油混合推動的單車，於是我便能逃出生天。過了數年，日本市面上便出現了這種由電油和腳踏動力混合推動的單車。原來夢境也可成真，可惜我不是工程師，所以，要完成上述可再生能源的夢，便要依靠其他人。

十多年前，我第一次在三藩市外看到大風車。我幻想如果我家頂層有這座大風車，每年便可節省不少電費。最近，我在維也納民居的後園，發現了類似的大風車。此外，數年前，我閱讀了一份有關太陽能的研究報告，心想香港地小人多，樓宇又這麼密集，如果能夠將所有大廈的玻璃幕牆變為太陽

能板，由於太陽能板可以吸收光能，不但可以降低大廈溫度，還可避免將熱力反射到路面上，更可運用太陽能，節省大廈的電費。我得到的消息是，政府已開始進行有關的試驗研究。

不過，說到推動可再生能源的發展，事實上仍有不少障礙。其中一個障礙是可再生能源的成本問題。現時，可再生能源的成本，包括太陽能和風力發電，均較傳統以煤、天然氣和核電發電為高。可是，我們從來沒有計算社會成本。發電產生的空氣污染所帶來的環境破壞，有時候亦會帶來經濟損失，對市民健康造成負面影響，增加了我們的醫療開支。

另一方面，技術發展一直將可再生能源發電的效率提升。以太陽能為例，過往 10 年的成本已下降了近六成。最近，美國加州的經驗顯示，在大量購買的情況下，成本可再降低接近六成。我相信當可再生能源越來越普遍和市場越來越成熟時，由於市場的經濟規模、可投入的研究和發展資金上升，成本便會不斷下降。過往十多年來，個人電腦、手提電話和最近的液晶體顯示器(LCD)市場的發展，讓我們有足夠信心，推動這個可再生能源市場的發展。

另一個阻礙，是現時電力市場的制度和管制問題。現時的電力市場，基本上是一個法定的壟斷局面。例如一間電力公司的則例列明，除非獲得該公司的書面同意，否則客戶不能使用自備的發電機與該公司的電源並聯。很多時候，有構思使用可再生能源管理大廈的人通常都會面對這個困難，最終便卻步，不進行有關的研究工作。當然，大學方面可能會是較好，因為電力公司認為在大學研究，合作性會是較高；如果政府要進行研究，電力公司亦會願意合作，但如果是一般的其他建築商或其他人有興趣發展這方面的研究，將是非常困難。

李華明議員稍後會談及兩電聯網的問題。我希望政府在明年進行兩電的中期檢討時，可以及早研究電網開放的問題。我們大可參考外國經驗，亦可考慮我們數年前開放電訊市場的經驗。我們應該在明年檢討利潤管理計劃時，給予市場一個清楚信息，讓兩電或其他有意投資的人能及早作好準備，無須待 2008 年才進行有關的工作。況且，如果我們就本港電力市場作出任何政策上的改動時，相關的法例、供電標準和監管機制都要經過一段時間才能完成制訂工作。我相信四五年的時間，已是一個很快的速度了。

我想在此談論另一個有關指標的問題。關心環保的議員都知道，政府就可再生能源進行的顧問研究大致上已完成，報告將於本年年底公布，我不知局長稍後在發言時會否透露一些重點。有報章報道指，有關研究建議在 10 年後，可再生能源佔全部能源的比例為 1%。我不知這是有多準確，但這個目標是訂得過低。不少國家訂出，在 2010 年，它們的目標是 15%。當然，香港

在這方面的發展是十分落後，如果要在不足 8 年內達至 15%，基本上是不可能的。所以，許多本地的環保人士和團體都建議把目標訂為 5%至 10%，但剛才所提及建議的 1%目標則實在過低。我相信訂立目標是十分重要的，因為這可給予市場一個清楚信息。不過，把目標訂為 1%，信息是告訴市場，政府不會大力推動可再生能源的發展，這很明顯便會令投資者卻步。我今天不想向政府建議一個具體數字，因為我希望政府能夠持開放態度研究這個問題。訂立指標，當然要是切實可行，但亦應反映出政府積極推動這方面的工作，然後在這層面訂立一個可以達到的指標，我相信是十分重要的。

我希望各位議員能夠支持這項議案和踴躍發言，我稍後再作有關的回應。謝謝主席。

羅致光議員動議的議案如下：

“因應中國簽署了《京都議定書》和地球高峰會的國際協議，香港作為中國一個特別行政區，有責任落實這些協議的承諾，特別是使用可再生能源及減少溫室氣體的排放；為此，政府應加速制訂和推行可再生能源發展的政策，以達到能源、環保、經濟 3 方面的目標；推行可再生能源的策略應包括：

- (一) 增加可再生能源的使用量，並為此制訂切實可行的目標；
- (二) 制定相應的法例及行政機制，以促進可再生能源的研發和使用；
- (三) 提供支援及誘因，促進可再生能源科研及市場的發展；
- (四) 將可再生能源的政策納入城市規劃及都市發展策略，並使之成為重要考慮的因素之一；
- (五) 積極與珠江三角洲以至廣東省政府合作，共同研究發展及引入可再生能源的可行性；及
- (六) 推行教育、專業訓練及推廣等工作，以增加市民對可再生能源的認識及應用技巧。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：羅致光議員動議的議案，予以通過。

是否有議員想發言？

劉炳章議員：主席女士，發展和應用可再生能源是可持續發展重要的一環，如果我們不發展和應用可再生能源，我們的能源資源終有一天會用盡。香港在過去數十年急速發展，但環保問題卻被忽略，很少人提出討論可再生能源；因此，香港在當前經濟不景氣，大家開始關注環保的問題時，這未嘗不是塞翁失馬，焉知非福。

過去，發展可再生能源，往往須視乎地理條件是否適合發展某種能源，例如太陽能、水力或風力發電等，而且還會考慮成本效益。因此，香港在這方面的發展極其緩慢，甚至比不上一些經濟發展落後於香港的城市。

近年，隨着環保意識的發展，香港人更關注可再生能源。不過，香港在發展和應用可再生能源方面，尚處於起步的階段，在不同的範疇、領域都可以探討、嘗試，而政府應該在政策上予以支持和鼓勵。例如，處理垃圾對香港而言是一項令人頭痛的問題。現時，每年大約有 600 萬公噸垃圾棄置在垃圾堆填區。雖然，大家都致力提高垃圾回收率，例如在 1999 年，家居垃圾佔 35%，建築廢料佔 79%。可是家居垃圾回收的情況卻未如理想。再者，香港的堆填區快將填滿，加上管理費高昂，更可能會污染堆填區的地下水源，遺害後代。對香港而言，焚化垃圾可能是較佳和徹底的解決方法。在前年，我有機會跟隨立法會環境事務委員會前往歐洲參觀先進的垃圾焚化廠，該等廠房的技術已可做到差不多不會產生排放物的水平，焚化過程所產生的熱能可以加以利用，成為一種再生能源，焚化後的殘渣則可以用來製造英泥、磚頭等，物盡其用。

可惜，香港的垃圾焚化計劃未能與時並進。究其原因，我估計跟香港的居住環境和樓宇設計有關。垃圾回收的基礎是將垃圾分類，撇開有經濟價值的廢物，例如廢紙、鋁罐、膠樽等，而沒有經濟價值的廢物亦應分為乾、濕兩種，以便分開處理。以現時的多層大廈為例，垃圾房未必有足夠空間儲存乾的垃圾，垃圾槽也只有一條；於是，大部分人會將垃圾包好，直接放入垃圾槽。大家可以想像，一袋袋垃圾通過十多層樓的通道，跌落地下的垃圾箱之內，即使原來是乾的垃圾，最後也會混入濕的垃圾中，難以再進行分類。

或許，焚化垃圾所能產生的能源，相對於香港的整體耗用量而言，只是微不足道。同樣，在樓宇天台裝設太陽能收集器，收集能量作發電之用，相對於整幢大廈的電力耗用量，也是微不足道。不過，如果從環保的角度出發，

這是值得支持和發展的。主席女士，本會於上星期辯論“地區廿一世紀議程”時，我曾提及香港 4 個專業學會正籌組“環保建築專業議會”，議會其中一項工作目標是環保樓宇標籤計劃，透過樓宇設計達致善用能源，節省能源。

在使用太陽能方面，內地一些城市的使用情況遠較我們廣泛，不少民居都安裝了太陽能收集板。儘管可以收集的能源有限，只是足夠供大廈門前或通道照明之用，又或是作發熱用途，提供一些暖水。可是，無論如何，從宏觀角度來看，只要是有助減少傳統能源的耗用量、減少二氧化碳的排放量的，都是值得支持的。

我知道香港某些環保團體分別在南丫島和蒲台島，設立了風力監測站，收集這兩處地點的風力數據。如果證實風力發電是可行的，我希望政府應盡量設法鼓勵應用這些可再生能源。

我謹此陳辭，支持議案。

蔡素玉議員：主席，聯合國氣象專家警告，全球變暖的情況，在未來 100 年會比上世紀嚴重得多。溫度上升的速度，更可能是過去 1 萬年從未出現過的。溫暖的天氣，直接令亞洲的農業產量下降，令澳洲和新西蘭出現缺水危機，歐洲也大有可能洪水為患，而非洲的沙漠地區更日益擴大。影響所及，將會令成千上萬的人面臨飢荒的威脅。

眾所周知，氣候變暖的主要原因，是燃燒煤、石油、天然氣等石化燃料時產生二氧化碳，繼而產生溫室效應。為了減低溫室氣體的排放量，全球已達成共識，盡量推廣可再生能源。可惜，這種“綠色能源”在香港仍然停留在研究階段，不但未有實際投入生產，甚至連具體目標也欠奉。環顧世界，西方先進國家是這方面的先行者，與我們當然有一大段的距離；但即使是深圳河對岸的深圳，以至是內地其他城市，都較我們走得更快、更前。

歐洲聯盟（“歐盟”）在約翰尼斯堡的地球高峰會上訂出一項非官方協議，要求全球使用可再生能源的比例須在 2012 年達到 15%。英國的目標是至 2010 年時，會有 10% 的電力由可再生能源生產，丹麥更將目標訂為 29%。

即使中國在發展綠色能源方面起步較遲，但其太陽能及風力的應用增長也十分迅速。太陽能熱水器的年增長率有近三成，而太陽能板的總面積更高踞世界第一。此外，全國風力發電機目前的容量為 22.4 萬千瓦，預計在 2015 年，發電量會大幅增加至 700 萬千瓦。同時，中國也訂出了具體指標，訂明

在 2015 年，新能源和可再生能源要佔能源消耗量的 2%；至於發展較快的深圳，便要在 2010 年將有關比例提升至 3%。

反觀香港特別行政區（“特區”）政府雖然經常將可再生能源掛在口邊，但至今依然未有提出具體的政策、目標和經濟誘因加以配合，令使用可再生能源這項目標至今仍只是空中樓閣。如果我們不急起直追，便再難自稱是一個重視可持續發展的國際都會。

簡單不過的一點就是，目前兩間電力公司壟斷了電力供應網絡，任何使用可再生能源的發電設施如須連接現有的供電網，便須先徵得兩間電力公司的同意，但政府並沒有同時定下應用可再生能源的最低比例。試問哪間電力公司會因而主動“倒自己米”呢？

因此，政府在明年進行管制計劃協議的中期檢討，以及為 2008 年屆滿的管制計劃協議制訂方向時，必須參考廣東省的做法，即從政策上和經濟上大力支持可再生能源的使用，包括確保所有獲准興建的可再生能源可以接駁供電網。

主席，環境運輸及工務局局長早前明確指出，除非訂出具體指標，否則便無法有效地推動綠色能源。民建聯非常同意這一論點，並且建議在 2010 年前，可再生能源最少應佔本港電力消耗量的 5%，以保證可再生能源有穩定的需求。雖然羅致光議員剛才沒有提出一項具體的指標，也沒有提及本港能生產多少可再生能源的電量，但我們認為，即使香港不能生產足夠的電量，也可以向鄰近地區購買。電力公司為着達致這項固定的目標，除了可以自行發展可再生能源外，如有需要，也可以向其他可再生能源生產商買電。

政府經常將其未有大力推動可再生能源的責任歸咎於發電成本高，但事實不一定如此。首先，利用傳統能源發電的成本是高是低，其實與政府給予這些公司的排放標準有着直接關係。例如，環境保護署目前仍然容許電力公司沿用多年前發電機落成時的排放標準。顯而易見，電力公司在使用舊式發電機發電時，如果無須加裝昂貴的淨化設備，其生產電力的成本必定會便宜得多。

此外，如果政府強制須應用某一比例的可再生能源，則隨着可再生能源的用電量增加，可再生能源的成本便一定會下降。正如本地一位研究太陽能的學者估計，只要電力公司與太陽能電力板製造商達成合作協議，同意大規模買電，則每度電的價錢便會大幅降低，與目前的燃煤發電價錢相若。

主席，雖然推動可再生能源仍然存在不少的技術問題，但這種將大自然元素轉化為能量，不會產生任何溫室氣體的能源，始終是我們必須選擇的正確方向。特區政府有必要高調地予以肯定，切實探討其可行性，以及教育公

眾使用綠色能源的好處，從而減少市民轉用時的阻力，使這個新能源市場有機會成長和發展，使整體能源供應更多元化和安全可靠，並減少對環境的破壞。

本人支持議案。

周梁淑怡議員：主席，香港的空氣污染嚴重，對港人的健康和旅遊業都有負面影響。這些污染氣體主要來自燃燒煤、石油和天然氣等礦物燃料，而隨着本港經濟發展和人口增長，能源消耗量亦不斷增加；因此，我們十分同意應積極研究應否發展和應用“零污染”兼用之不盡的可再生能源。與此同時，本港已向中央提出申請將《京都議定書》延伸至香港，我們更須肩負這一國際責任，研究有關可再生能源的使用及減少溫室氣體排放量，配合可持續發展的理念。

自由黨一直支持發展和應用可再生能源。不過，我必須強調，可持續發展的概念是要在社會、經濟和環保 3 方面求取一定的平衡，我們認為，在使用可再生能源時，必須符合經濟效益，並且須考慮對社會和經濟所造成的影響。我們不希望有人不問代價，罔顧各方面的利益行事。

發展可再生能源是環保工程重要的一環，這是毋庸置疑的。不過，在推行的時候亦須顧及本身的能力，不應盲目行事。目前，推動可再生能源所遇到的主要問題，是成本效益的問題，剛才羅致光議員亦有提及這點。可再生能源目前仍屬於新科技，成本較傳統的化石燃料昂貴，這是不爭的事實。根據專家的研究，在香港使用太陽能發電的成本，會比香港目前使用煤、天然氣和核能發電的成本高出六至九倍，差距極大。廣東省亦遇到同樣的問題，目前，在廣東省使用風力發電，每度平均為 6 毫 1 仙人民幣，較傳統能源和水力發電所需的 3 毫 8 仙人民幣，高出六成以上。

此外，本港有需要具備發展可再生能源的基本潛力，例如太陽能、風力等，但我們亦必須衡量是否有足夠的技術和人才來發展和建造相關的發電裝置和儀器。同時，我們亦要考慮建造成本、電力聯網，以至日後的需求等問題。自由黨認同發展可再生能源的重要性，但我們認為政府在推動發展可再生能源的同時，事實上，亦必須顧及整體的經濟利益。

在經濟、社會和環保 3 方面取得平衡的大前提下，我認為，政府可從以下多方面研究可再生能源的發展。首先，自由黨希望政府盡快制訂清晰的能源政策，統籌各項研究和有關工程。其實，政府近年已開始引入可再生能源的技術，例如建築署將會在科學園的 10 幢大樓安裝太陽能發電板，預計每

年可以節省 20 萬元電費。不過，我很想知道，為了節省這 20 萬元，當局須花費的資源有多少？這 20 萬元在總用電量中究竟佔多少？這樣考慮才能真正得出這件事情是否值得做的結論。此外，政府亦制訂建築物能源守則，在公共大廈中設置光伏板，配合太陽能發電。我們必須從這些試驗中收集資料，加以分析，從經濟效益方面着眼，這樣才可作出明智的判斷。

一個進步的社會，必定要以開放的態度思考和研究新事物、新科技，但與此同時，亦須腳踏實地，考慮必須深入和全面。例如，考慮發展可再生能源時，必須估計社會多方面所須作出的投資，如人才培訓等，這亦是不可忽略的承擔。

社會發展必須貫徹可持續發展的理念，顧及各方面的利益；原議案建議政府把可再生能源政策納入城市規劃和都市發展策略，如果是有助達致可持續發展，而社會又公認有關代價值得付出，我們當然認為是值得支持的。

本港在推動可再生能源的發展上只是剛剛起步，政府應加強向市民灌輸這方面的知識。自由黨建議政府在學校、政府部門和工商機構，加強教育、宣傳工作，使市民能清楚掌握更多有關知識和應用範圍等，同時亦應一併提出可持續發展的概念，使他們明白須在社會、經濟和環保 3 方面求取適當、有利的平衡。

本人謹此陳辭，支持議案。謝謝主席。

劉漢銓議員：主席，為了執行聯合國的《氣候變化框架公約》，國際社會於 1997 年制訂了《京都議定書》，這是目前對付全球氣候變化的唯一國際法文件。中國於 1998 年 5 月 29 日在聯合國總部簽署了該議定書，這顯示出中國在保護環境方面與國際合作，以促進全球可持續發展的積極態度。香港作為中國的特別行政區，當然有責任落實有關承諾。

從宏觀的角度來看，在全球的能源結構中，可供人類利用的化石能源主要是煤炭，其次是石油和天然氣，其比例分別為 68%、17%及 15%。根據預測，石油將在 40 年內枯竭，天然氣將在 60 年內用光，而煤炭也只能用 220 年。此外，石油、煤炭、天然氣等常規能源對環境造成極為嚴重的污染，所以，目前國際社會對發展可再生能源高度重視，各國政府在發展可再生能源的政策上提供了越來越多的優惠，香港也應該在這方面趕上時代潮流。

主席，從香港的具體情況來看，目前導致香港空氣污染惡化的主要原因有二：一是由車輛廢氣導致的空氣污染；二是在珠江三角洲（“珠三角”）的工業化進程中，廢氣排放量大幅增加，引致地區性的空氣污染。

在第一方面，政府制訂了一套處理柴油車輛污染的政策，對象包括的士、小巴，以及輕、中及重型柴油車輛。可是，長遠而言，香港車輛的數目不斷增加，如果繼續使用化石燃料，空氣質素也是無法得到改善的，因此，香港須加快改善鐵路交通服務，並鼓勵市民使用造成較少污染的交通工具。不過，在建設符合環保原則的交通系統時，要兼顧政府的財赤狀況，以及基建投資如何配合香港經濟轉型的問題，不宜在推行可再生能源策略時，造成擴大財赤和增加營商成本等問題。

在第二方面，香港應與珠三角合作，減低工業和汽車廢氣對環境造成的污染，並共同研究是否可以發展和引入可再生能源。事實上，廣東省近年來大力發展風能，現時已設有兩個大規模的風力場，分別是在南澳及惠來，發電量共 69 兆瓦。當局已計劃在未來 5 年增建 7 個風力場，將風能的發電量由 69 兆瓦提升至 300 兆瓦。香港應該加快研究是否可從廣東省輸入風力電能。目前，風能在香港的應用十分小規模，例如石鼓洲的風力發電系統的發電量僅為 3 000 瓦，淪為“環保屋苑”的裝飾品。

主席，石油在能源結構中已取代煤成為全球第一位的能源，預測今後每年平均需求增幅約為 1.5%至 1.8%，在全球保持較高水平石油供應量的情況下，供應將可延續 35 至 40 年。雖然全球高度重視開發可再生能源，例如太陽能、風能、潮汐能等，但預計在 2020 年，可再生能源僅佔總能源需求 2%，所以，在相當長的時間內，要可再生能源在數量和質量上能夠取代石油，是不切實際的。因此，香港協進聯盟支持香港發展可再生能源，其目的是：第一，要落實《京都議定書》的有關承諾；第二，要根據香港的具體情況，集中力量解決汽車廢氣污染的問題；及第三，要結合本土經濟的發展，制訂可再生能源的政策，為港人創造就業機會。

主席，本人謹此陳辭。

何鍾泰議員：主席女士，中國雖然最近簽署了《京都議定書》和地球高峰會的國際協議，但由於並非《京都議定書》附件一載列的國家，因此無須在削減溫室氣體排放量方面定出目標。雖然香港暫時仍未決定是否依循《京都議定書》中有關工業先進國的減排目標，但本人認為，香港作為中國的一部分及國際社會的一分子，在減少溫室氣體排放量方面是責無旁貸的，而推動使用可再生能源也是其中一項十分有效的手段。

早在 2001 年年初，本人已在立法會內提出關於可再生能源的議案，促請政府盡快採取措施，加快本港發展及引進可再生能源的步伐，議案獲得同事支持並順利通過。無可否認，近一兩年，政府已擴大把可再生能源技術應

用於個別政府工程的範圍，其中包括獲傳媒廣泛報道的大埔科學園太陽能應用項目，可是，整體而言，本港仍然缺乏推動使用可再生能源的具體政策。

本港一直也是相當依賴礦物燃料的。本港在發電方面也是主要使用污染程度較高的燃料，在電力的生產過程中，每天產生大量的溫室氣體，嚴重影響空氣質素。香港的溫室氣體八成是二氧化碳，其中六成多來自發電廠，造成這種情況，主要是因為兩間電力公司近半的發電量是透過燃煤產生。其餘兩成多的二氧化碳則來自交通運輸方面。除了對環境構成不利影響外，使用礦物燃料也會消耗更多藏量有限的礦物燃料，這並不符合可持續發展的原則。

與此剛好相反，可再生能源是那些不會被耗盡的自然能源，較為人熟悉的包括太陽能、風能、潮汐發電及垃圾沼氣的應用等。本港的天然地理環境給予我們在發展某類可再生能源上有一定的優勢，例如，我們一年四季都擁有充沛的陽光，有利於發展太陽能。透過在香港的高樓大廈和道路兩旁安裝光伏板，可以產生太陽能和將之轉化為電力。在風能方面，一些環保團體及學者均指出，香港一些地點具有發展的潛力。事實上，香港電燈公司也委託了地球之友就本港使用風力發電的可行性作出探討，並在南丫島和蒲苔島設立了測試站。

本港除了天然環境外，也擁有不少從事可再生能源研究的優秀人才。本港多所專上學院也有不少學者正在進行這方面的研究，政府應在資源上給予他們更大支持。此外，本港也可以借鑒內地有關的研究經驗。內地相當重視可再生能源的發展，而且也同時擁有合適的資源及天然條件，在發展可再生能源上已經取得一定的成就。

可惜，在可再生能源的發展方面，香港政府缺乏相關的政策。相比之下，很多先進國家，例如丹麥、美國、德國及澳洲等，由於政府大力推動，以及社會重視可持續發展，在可再生能源技術上已取得相當大的進展。這些國家的政府除了提供必要的支援外，在相關的政策上也作出了修訂，並提出具體目標，以推廣可再生能源的應用，例如在南非地球高峰會中，歐盟訂定非官方協議，成員國力求在 2012 年達致可再生能源佔所有能源比例 15% 的目標。此外，澳洲政府亦已定下目標，至 2010 年須有一成一的電力來自可再生能源，而丹麥更將目標定為 29%。因此，本港政府也應該考慮定下類似的目標。

另一方面，正如本人過去在動議通過可再生能源的議案時提及，政府在能源政策及法例方面加以配合，也是相當重要的。可再生能源的應用受到現時的規條相當大的限制，尤其是關於電力供應的規條，例如應用可再生能源的用戶在接駁現有電網方面的問題等。既然監管電力公司的管制計劃協議將在 2008 年完結，現在是政府制訂長遠的能源政策及檢討相關政策的時候。

此外，一些在本地以建築廢物回收再造而成的工業酒精，或由化學廢物回收再造而成的柴油也同樣須繳稅，這些是扼殺可再生能源在本港發展的另一個例子。反之，政府應制訂有效的措施，鼓勵使用這些可再生能源。

在發展可再生能源的整體策略上，政府也應考慮在稅務上提供優惠，以提供經濟誘因，鼓勵更多公司投資在發展可再生能源項目上，否則，我們便須倚賴政府運用有限的資源，這樣做在推行上當然會慢得多，此外，我們更會遠遠落後於其他國家。在購置及安裝可再生能源系統及設備方面，政府也應該給予一些優惠，以吸引更多公司及市民加入使用可再生能源的行列。

最後，政府應該加強推廣工作，令市民意識到可再生能源與可持續發展的相互關係，以及明白到可再生能源有助解決環境污染及能源耗盡的問題，以促使他們作為能源的使用者，在市場上發揮影響力，加速本港採用可再生能源。

主席女士，本人謹此陳辭，支持議案。

李華明議員：主席女士，政府現正就兩電聯網及與兩間電力公司達成的管制計劃協議在 2008 年屆滿後的安排進行研究。同時，政府明年也會與兩間電力公司就管制計劃協議進行最後一次中期檢討。民主黨認為，這正是適當時機，讓政府在研究該項計劃的同時，考慮增加可再生能源的使用量。

我們為何今天要討論可再生能源呢？用現時的燃料來發電，或用氣體來發電，又有甚麼問題呢？

根據地球之友這個環保團體的資料，本港的發電廠是排放二氧化碳的主要來源，佔整體二氧化碳排放量 64%，造成空氣污染。因此，民主黨提倡採用可再生能源，除了是要履行國際責任外，更重要的是我們須為下一代着想，希望他們有一個有“氣”可“抖”的環境。

其實，我們今天才開始談可再生能源，可能已經是很遲的了。我們的空氣已受到污染，氣候變得越來越熱，香港亦已受到溫室效應的影響。不過，我們總不能坐以待斃的。民主黨希望透過今天的議案辯論，讓各位議員、電力公司和政府，特別是監管能源事宜的經濟發展及勞工局，也能夠抱着積極開放的態度，研究發展可再生能源。

香港地方細小，高樓大廈林立，要發展可再生能源，建立風能或太陽能發電站，會面對很大局限。因此，要發展可再生能源，可能須與中國內地合

作，或在香港及離島建設有關的發電機組。不過，以現時香港兩間電力公司聯網的規模，如果不加以修改配合，會令可再生能源的發展受到很大局限。

自 1981 年 4 月起，兩間電力公司，即香港電燈有限公司（“港燈”）及中華電力有限公司（“中電”）的供電系統已經互聯；聯網線路的輸電總容量在 1991 年提升至現時的 720 兆伏安。這個聯網系統主要是用作發電容量支援及緊急電力支援等用途，並不容許兩間電力公司恆常地互相輸送電力共用。

香港沒有具規模的電力聯網，如果假以時日，廣東省大力發展可再生能源，達至有能力向香港輸送風力能源的程度，屆時這些能源只能輸送給中電，但港燈客戶卻不能享用，因為目前只有中電與內地建立聯網。

此外，如果其中一間電力公司在香港發展風能或太陽能，由於受到聯網容量限制，因此所產生的電力也只能輸送給其客戶使用，卻不能輸送給另外一間電力公司，供全港用戶使用。

再者，現時的電力聯網是由兩間電力公司所擁有，是屬於私人的，要鼓勵在兩間電力公司以外的機構發展可再生能源，利用聯網輸送電力，是絕對不容易的。

另一方面，現時政府與兩間電力公司簽訂的管制計劃協議容許兩間電力公司按其固定資產賺取 13.5% 的利潤。有關安排絕對不能鼓勵兩間電力公司互相購買電力或向中國內地購入利用可再生能源產生的電力。

民主黨一直鼓勵加強聯網容量，因為只有這樣做，才能減低整個系統須承擔的總發電量及對後備發電量的要求，這有助減低成本，最終可將利益轉嫁給消費者。此外，此舉亦可增加整個發電及輸電系統的可靠性。政府在 1999 年委託顧問進行加強聯網容量研究的結果，正好說明了加強聯網容量的好處。

現時，如果加上發展可再生能源的因素，民主黨認為政府應採取更積極的態度，提高兩間電力公司聯網的容量。政府已於去年年初開始另一項兩間電力公司聯網的技術研究，但至今仍未公布結果，一拖再拖，我們希望政府不要在這項問題上再一次議而不決。

當然，會有電力專家認為，發展可再生能源的建議並不可行，原因是：第一，成本會很高昂；第二，在技術上也有一定困難；及第三，從內地輸電來港，並非絕對可靠，因為內地對電力的需求也不斷增加，哪裏會有剩餘的

電力可供應給香港呢？民主黨絕對明白發展可再生能源計劃並非是短時間內便可實行的項目，而且以上提及的困難也並非一朝一夕便可解決。不過，民主黨希望政府能為我們的環境、為我們的下一代着想，最少為發展可再生能源定下一個長遠目標，因為民主黨深信，如果仍然沿用天然氣或煤來發電，繼續污染環境，將來社會要付出的代價將會更高。在此，我希望政府有遠大的目光。

最後，我想談一談，在去年聖誕節，我到過昆明（我當時仍然擁有回鄉證），我看到整個昆明市的屋頂也裝設了太陽能發電板。我覺得這個城市遠較香港落後，無論是在道路的建設或城市設計方面也較落後，但在每一幢住宅大廈上卻裝有太陽能發電板，主要是用作供應熱水。我不知道局長現時搖頭是代表甚麼意思。香港在這方面為何如此落後呢？至今，只有前市政局曾經在公廁利用太陽能供應熱水，香港在這方面的發展實在很落後，我覺得政府確實可以鼓勵一下；尤其是在太陽能方面，香港全年也有很多陽光，我覺得我們不應浪費上天賜給我們的能源。

我謹此陳辭。

石禮謙議員（譯文）：主席，環境保護、可持續發展及可再生能源等名詞時至今日已經成為流行的名詞，但可再生能源可能是最技術性和一般人最感陌生的。可再生能源是指在自然界輕易取得的能源，例如太陽能、風能、潮汐能等。很多已發展國家已採用可再生能源生產部分電力。本港的公用事業公司現時向全港 680 萬人供應十分可靠而又收費相宜的電力。不過，我們過於依賴化石燃料，而這類燃料在燃燒時會釋放出大量二氧化碳。二氧化碳是一種導致溫室效應的氣體，以及令全球氣溫上升的其中一個主要原因，也是本港其中一種主要的空氣污染物。雖然政府已致力改善本港的空氣質素，以及減少我們對高碳燃料的依賴，但進展卻很緩慢。在未來 20 年，本港的人口將會每 10 年增加約 100 萬，因此預期對能源的需求會每年增加約 2%。發展可再生能源對於保持本港的生活質素實屬必需。

此外，《京都議定書》促請各國減少排放導致溫室效應的氣體，而中國現已是其中一個簽署國。即使撇開世界級城市的地位不談，香港最少也是中國的一部分，因此應該承諾履行《京都議定書》所訂下的減少溫室氣體的目標。現時，能源政策範疇是由經濟發展及勞工局負責，該局主要是在管理供應合約方面與公用事業公司有來往。該局可否在鼓勵和研究使用可再生能源，或協助減少使用高碳化石燃料上提供協助？目前，香港製造的溫室氣體佔全球總量 0.18%。政府應透過規管或立法的方式，發展及提倡使用可再生能源，例如實施類似德國《可再生能源法》的法例。本年 8 月，在可持續發

展地球高峯會會議席上，歐洲聯盟承諾在 2012 年達致可再生能源佔總能源需求 15% 的水平。如果香港是亞洲的世界級都會，便應該同樣地制訂實際可行的時間表和目標，以推行本港的能源政策。

不過，我認為最少在未來 20 年內，香港也不大可能會採用可再生能源作為主要的能源，因為如果要改變，便須對現有的基礎設施作大幅度的改動。為了使社會更快地接受可再生資源，政府應將可再生能源政策納入將來的城市規劃及都市發展策略內。不過，鑒於目前特區政府的財政赤字龐大，要全數負擔推行這項計劃的費用，可能會有困難。要達成這些使用環保能源的計劃，一個最具成本較益的方法可能是在推行政府的建築工程項目時，倡導公私營機構合作夥伴計劃。私營機構參與這些計劃，將有助更迅速地制訂發展可再生能源的政策，繼而製造更多建造業職位。結果，所有人最終也必定會得益。

不過，要發展可再生能源，須涉及龐大的開辦成本。為吸引私營機構進行投資，政府應提供支援及誘因，以推動科學及科技研究，並扶助可再生能源市場的發展。此外，當局應鼓勵大學及教育機構培訓一批本地專業人才，從事可再生能源的研究。

要推展可再生能源策略，特區政府、廣東省政府和珠江三角洲各有關當局也應該加強合作。香港與廣東省只是一河之隔。當吹東風時，香港的污染物便吹到珠江三角洲。在冬天，刮起北風時，香港便受到污染。雙方也不能獨力解決問題，因此，兩地政府應互相合作，研究發展及引進可再生能源的可行性。

特區和廣東省政府應攜手合作的另一個原因，是空氣污染不單止令生活環境變差，還會影響香港及珠江三角洲兩地的投資環境。外國投資者越來越注重空氣潔淨。不過，兩地提倡使用可再生能源，不應單單是為了吸引投資，而是應該為市民的福祉而推行這些環保政策，以便後代可在清潔健康的環境中生活。我希望我們的政府和廣東省政府可早日進行磋商，以解決問題。除非我們設法保護我們的居住和營商環境，否則經濟發展將不能持續。

政府要成功推行政策，公眾的支持實屬關鍵所在，這點在推行可再生能源制策時也是一樣。我認為香港的環保教育仍然不夠全面。雖然政府已展開多項社區計劃，以提高市民對空氣、噪音、水和廢物污染的意識，但公眾普遍仍然不認識何謂可再生能源。政府在推行公眾教育和宣傳運動時，應特別提倡使用可再生能源。在鼓勵和推廣使用更多可再生能源，使之成為其中一個動力來源上，公眾的認知和接受程度是一項重要因素。此外，我們應在各級學校灌輸節約能源的概念，並使之成為教育制度中不可或缺的一環，以培養新一代對本港及全球的環境有更大的興趣和關注。

香港必須確保在可再生能源方面訂下政策，使我們可達致在發展能源、環境保護及經濟發展方面的目標。

謝謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員回應）

環境運輸及工務局局長：主席，羅致光議員提出的這項議案，立法會去年年初曾進行辯論。當時，政府已表明支持在香港發展可再生能源。各位議員可能覺得，政府對於是否支持這項議題，似乎可以非常容易表態，表示支持可再生能源。其實，這件事在過去短短 10 年內，已經過了天翻地覆的改變。一向以來，可再生能源都不獲所有石油公司支持，因此在發展至某一階段時便停留在實驗室的層次，未能達到商業上的發展。經過了很多努力和推動，現在才成為一個主流思想。所以，議員所做的夢都是對的，不過，當中要經過了很多噩夢才能使夢境成真。

能源與可持續發展有三大基礎，即社會、經濟及環境，其中一定有緊密的聯繫，因為對於推動社會和經濟發展而言，能源是必需的，但同時亦會對環境產生影響。至於經濟效應也是同樣重要，因為在很多工業或商業發展上，能源是不能超出一些可承受的價格，以致影響了整個經濟發展。

因此，對能源系統進行改革，正正是可持續發展的演繹。在推動方面，因為 3 方面都有很大參與，所以並不十分順利。最近在約翰內斯堡就可持續發展的問題進行討論時，這便是一項重要的課題，但最終不能達成協議，反而歐洲聯盟（“歐盟”）自行為歐盟國家訂立了一個指標。香港作為國際社會的一分子，有責任推動能源的可持續發展，提高能源效益和採用清潔的能源技術推動經濟，但同時亦一定要保護環境。

何俊仁議員剛才提到香港在這方面發展很遲，但事實不然，因為在科技發展成熟之前，尤其是在香港這般細小的城市，是很難體驗有關的經濟效益的；如果做了一隻白象出來，便更是不好。正如我們六十年代興建的海水化淡廠，便是未使用過一天便要拆卸。到了科技日新月異時，我們又沒有揀選適合的科技。例如美國有 100 萬戶家庭已可使用太陽能，又或一如李華明議員剛才指出，昆明每個家庭都使用太陽能。他們所用的太陽能板(solar panels)

是無須變為電，只須將熱力儲存後直接用水力加熱，便可用作洗澡或燒飯。這是很難適合在香港使用，因為香港沒有那麼多平房，而且面積亦太小。至於香港可以用哪些可再生能源，我仍要等待顧問的報告，因為他們會作出詳細研究。

目前的資料顯示，太陽能 and 風能可能是現時可以集中使用的可再生能源，我們可朝這方面發展。至於以廢物、污水或淤泥所產生的能源，我們亦不可忽視。在技術發展中，我們在使用時必須詳細考慮技術上的規限，因為有些地方是用不着的，此外亦要考慮本身地理自然環境所提供的條件。例如風能在歐洲發展得較好，而水力發電則在加拿大和美國發展較好，因為他們有這樣的條件。香港礙於環境限制，並沒有條件發展水力能源或地底能源。至於研究太陽能和風能這兩種能源的潛力，我們須從 3 方面着手。一方面是科技的應用，必須應用得宜；第二是成本效益；最後是看看政策上可如何支持整體的可持續發展。

有關政府應用可再生能源的實況，大家在去年的議案辯論中已有詳細討論。我現在只想講述最近新發展的方向和個案。政府在上水屠房、荃灣泳池內鋪設了超過 2 500 平方米的光伏板作發熱用途。此外，我們亦在一些公園及氣象站採用了光伏板，我想各位議員都十分清楚的了。有議員剛才提到新興建的香港科學園安裝了大量太陽能板，這便是我剛才提及的 **photovoltaic**，將太陽能變為電。由於這一類板的價錢較昂貴，所以要進一步將這種科技的價錢減低，才可在經濟效益方面與熱能，即 **fossil fuel** 相比。我們預計於 2004 年，科學園的太陽能機組最多可輸出 200 千瓦電力，雖然只佔科學園第一期總供電量的 1%，但它是一個很重要的試點，因為在科學園產電後，可以將電力輸入電網。

很多人爭拗將這些電輸入電網，不知會否影響電網的穩定性，以及會否令全港的電力供應受影響。當然，科學園的實驗是很重要，一來是因為科學園有很多專家，他們很能掌握這項科技的發展，二來是可以與中華電力有限公司商討，將這些電力輸入它的電網中。實際上，太陽能所產生的電力，即它的 **cycle** 是特別穩定，較普通電力更好。我在這方面曾與人多番爭拗，現在有了這項實驗，便能將那些道聽途說，指這些事情不可為的說法刪除。然而，風能便沒有這好處，它較為不穩定。電力公司當然有理由考慮不讓這些電輸入它們的電網，因為這可能會影響了它們穩定的電力供應。當然，政府是很關心這一點的，因為我們一定要有穩定的電力供應，但科技上是有 **filter** 可以做得到的。如果不作試驗，一個負責任的政府是不能完全將由太陽能產生的電力輸入電網使用的。所以，我們希望作一個小型試驗，期望不久將來

可在一些小區發展上進行風力試驗，無須只應用在電池上，而是看一看可否用在電網中，為未來的政策鋪路。現在，我們首先要解決科技上很多疑問。

至於我們如何繼續推動發展方針，我現在向大家預告，我們所聘請的顧問公司，正在詳細研究應用時的效益、相關法例、機制和推廣事宜。顧問研究的第二部分是一個試驗計劃，在灣仔政府大樓外牆安裝面積約 500 平方米的不同類型光伏板，測試它們在香港環境下的安全性、操作效果、所產生的電力的穩定性，並藉這個在市中心的項目教育市民，提高他們對可再生能源的認識。這項試驗計劃在明年年底便會完成。

我們會詳細考慮各方面的建議。在制訂可再生能源方案供公眾討論時，我們會考慮以下數個因素：

第一，方案必須符合香港的能源政策，即要確保以有效和安全的方式，提供價格合理的能源，滿足社會要求，並在使用能源和生產能源的過程中，盡量減低對環境的影響，以及提高能源效益和節約能源。

第二，方案必須符合香港實際情況，顧及地理環境、技術、法例上的相關問題。

第三，實踐香港整體的可持續發展，包括在社會、經濟及環保 3 方面的發展取得平衡。

第四，我們須詳細研究方案的成本效益。在這方面，我們須考慮消費者的負擔。

有關發展策略方面，我剛剛已舉出了數個例子。在教育和研究方面，創新及科技基金、研究資助局和環境及自然保護基金已撥出超過 2,100 萬元，資助大學和私人機構進行超過 20 項有關可再生能源及能源效益的研究。

此外，經濟發展及勞工局的意向是，當 2003 年與兩間電力公司展開中期檢討時，我們會就可再生能源的事宜進行討論和提出要求，看一看兩間電力公司在這方面如何發展。此外，在為 2008 年後供電業的未來發展制訂大方向時，我們亦會考慮是否須訂下可再生能源應用的目標及向市場提供支援和誘因，如何把可再生能源納入城市規劃中，以及與內地合作發展及推廣教育等問題。

最後一提的是，在提高能源效益和減少對環境造成污染方面，是有很多工作正在進行。其中一項是，機電工程署轄下的能源效益事務處自 1994 年

成立以來，已經進行這方面的工作，訂下能源效益標籤計劃、制訂“建築物能源守則”、為政府建築物進行能源審核、為商業樓宇及汽車制訂能源耗量指標及基準、推廣水冷式空調系統等。透過這些政策上的措施及一些宣傳計劃，香港的能源效益在 10 年內已成功地提高了 15%。在往下數年，我們會繼續這些工作。

至於溫室效應氣體方面，香港已成功地於 2000 年將排放率減低至 1990 年的程度，這包括通過利用天然氣發電及各方面的減排措施。我們會繼續進行這些工作，雖然在 Kyoto Protocol 方面，我們跟從國家條款行事，沒有要求必然須減低至若干百分率，但我們一定要經過各方面考慮後，釐定一個減排指標，這才有一股啟動力，在各方面採取積極行動。我正在推動的其中一個項目，是有關堆填區沼氣。這些沼氣分量不低，每天有數千噸，但由於目前很多堆填區未獲適合使用，只是將沼氣燒去。其實，這些沼氣在很多地方已用作發電，更可落入電網，或向小型發電機提供電力。政府正積極進行所有這些項目，令我們可以在可持續發展的機制上，做一些實質工作。

主席，各國領袖在約翰內斯堡世界首腦會議上，已承諾會共同努力保護自然資源，促進社會和經濟發展，香港亦會在這方面盡一分力。雖然我們在發展可再生能源方面仍處於起步階段，但我們會努力向着這個方向進發。我想在這裏順帶一提，雖然對很多人來說，約翰內斯堡的高峰會與 1992 年的會議相差很遠，但會上最成功的一事件便是發展了企業、非政府團體及政府 3 方面合作，推動可持續發展。一個很好的例子是，蜆殼石油公司、Green Peace（綠色和平）及政府成立了一個團體，將一些以前一直認為要對峙的立場，變為一個合作夥伴的關係。在推動可再生能源方面，亦出現了一個新的詞彙——coalition of the willing，即是願者同盟，大家都是夥伴關係。我希望香港社會亦可發展這一類關係，更有力的推動一些大家相信對社會、經濟及環境都有好處的發展。

謝謝。

主席：羅致光議員，請你發言答辯，你還有 6 分 42 秒。

羅致光議員：主席，我剛才忘記了做一件事，現在補充：我動議通過印載於議程內的議案。

我很感謝局長積極回應，以及數位議員的積極發言。劉炳章議員提及燒垃圾的問題，在這一方面，我有少許保留。我一般的理解是，可再生能源大

部分是由能源變為能源，例如太陽能、風能、潮汐能、海能，這些全都是由能源變為能源，但燒垃圾則是將物質破壞再變為能源，這與燒石化物質沒有分別。況且，燒垃圾一樣會製造一些溫室氣體，所以，當我們考慮可再生能源時，應暫且把燒垃圾這個問題擱在一旁。

周梁淑怡議員剛才提到科學園的研究。我希望大家留意，對於這類型的試驗，我們不但要留意長期投資的回報期，還要看今天的努力，是可以視之為研究及發展（即 R & D）的一個支出部分。這些工作能有效減低日後的成本。

劉漢銓議員剛才提到樂觀與否的問題，意即 20 年後，估計全球的可再生能源只佔全部能源的 2%。我在最初發言時提及手提電腦的例子，我現時這部手提電腦，很多方面都遠勝我大學畢業時的所謂超級電腦，也勝於我早年在滙豐銀行工作時，那一部支援 200 間分行及過千部櫃員機的主體電腦。然而，我這部電腦只是一部很小的機器。

所以，大家對科技應抱有一些信心，日後的發展或轉變會是十分迅速。我相信日後的可再生能源，將會像我當初所說的夢裏的一雙鞋子那樣，可以成為一種可再生能源，即所謂的 plug and play，意思是“隨插隨用”。所有可再生能源也可以隨時上網，意思是輸入我們今天的輸電網絡內，令我們整個電力供應可以多元化及多類型，減低我們對現時傳統能源的依賴。

最後，謝謝大家，我希望這項議案能順利通過。謝謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：羅致光議員動議的議案，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。

（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選和選舉委員會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。

下次會議

主席：我現在宣布休會。本會在 2002 年 11 月 6 日星期三下午 2 時 30 分續會。

立法會遂於晚上 7 時 47 分休會。

附錄 I

書面答覆

環境運輸及工務局局長就何鍾泰議員對第一項質詢的補充質詢所作書面答覆

通往赤柱及赤柱範圍內的道路半年來沒有在周末或公眾假期進行掘路工程。涉及維修保養損毀的行人路、行車道、道路標記和公用事業設施的道路工程，一律是安排在周日進行的。

書面答覆

衛生福利及食物局局長就勞永樂議員對第三項質詢的補充質詢所作書面答覆

教育署會透過下列的途徑，加強宣傳和教育家長，培養孩子健康的飲食習慣：

- 教育署於 2001 年 8 月推出家長教育計劃，資助學校、家長教師會及非牟利機構，舉辦活動，其中包括促進學童生理、智能及心理發展的校本家長教育活動。截至目前為止，獲資助的項目中有 18 項是與培養孩子良好的飲食和健康生活習慣有關的活動。
- 與衛生署及香港電台合作，製作有關健康飲食的路訊通短片及播音節目。
- 印製有關培養孩子健康飲食和生活習慣的單張，透過中小學及幼稚園分發給家長。有關單張預料可在 2003 年年初分發給家長，這些資料同時會上載在教育統籌局的網頁，供家長及公眾參考。
- 教育署現正發展學前兒童家長教育素材，其中包括培養孩子健康飲食和健康生活習慣的資料，以協助家長培育子女，自小養成良好的飲食和健康生活習慣。這些資料亦將上載於教育統籌局的網頁，以供家長及公眾參考。

附錄 III

書面答覆

環境運輸及工務局局長就何鍾泰議員對第六項質詢的補充質詢所作書面答覆

根據運輸署的資料，93%行走隧道路線的巴士為空調巴士。至於過海隧道路線方面，所有在這些路線運作的巴士都是空調巴士。