

離島區議員 鄧家彪

回應立法會人力事務委員會於 2010 年 1 月 14 日有關「交通費支援計劃」之意見書

正視離島交通費高昂問題 放寬交通津貼計劃內容

根據政府數字，2007 年 6 月至 2009 年 6 月之間，離島區共有 2074 人申請交通津貼而獲批，只佔全體申請人 6.4%，儘管申領人士數目對比其他三區之比例較低，但交通津貼對於離島居民非常重要。離島居民須承擔高昂的車費及船費，而且偏隅分散，經濟規模細小，跨區工作的機會非常高，交通津貼必須延續！

離島交通費高昂三大特點：

1. 梅窩、長洲、坪洲之船費在過去十年，不論原油價格高低，票價只升不跌，島民付上高昂船費到達中環碼頭後，亦多數需要再轉車工作。
2. 大澳、南大嶼遠離交通中樞站，必須先乘搭新大嶼山巴士前往東涌鐵路站或梅窩碼頭，轉乘車費，百上加斤。
3. 東涌線票價高昂，屬車費最貴的鐵路線，「東涌前往青衣」的車費竟等於「荃灣前往柴灣」！但諷刺的是，東涌線不提供免費接駁巴士，四萬人居住的逸東邨居民須付款轉車，基層市民的交通費負擔遠比其他新市鎮沉重。

刻下，經濟環境並未令基層工人工資得以提高，但是過去兩年，三間巴士公司加價，撤銷回程優惠。工人捱貴車費的問題更嚴重。因此，交通費支援計劃必須延續，讓已全部領取 12 個月的津貼的人士再繼續獲得至少 12 個月的申領資格。長遠來說，政府更必須正視偏遠地區之交通貴沉重問題，落實整體措施，如為東涌、屯門、元朗、北區的市民提供劃一票價的都市月票。亦必須製訂長遠渡輪政策，透過各種非票務設施補貼渡輪票價。讓不同地區的市民同享同等的發展機會。

本人希望交通費支援計劃能持續優化，並擴大受惠範圍，建議內容如下：

1. 無僱傭合約人士/ 自僱人士/ 假自僱人士應納入受惠範圍，如的士司機、興趣班導師、家務助理，可往民政事務署及計劃未來的執行機構宣誓工作情況和入息，宣誓文件與僱傭合約及其他文件同等有效。
2. 由於不少中年人士開工不足或體力難以應付長工時，中年人士之工時下限，應進一步放寬，如設立兩級，超過 36 小時而不足 72 小時則給予津貼額之一半。
3. 計劃從勞動人口延展至低收入家庭，即是合符低收入住戶（可按統計處數據）情況，按人口比例發放交通費津貼。假設住戶收入中位數為一萬八千元，而住戶人口中位數為三人，則三人家庭以九千元為申請交通費津貼之收入上限，使夾心家庭能真正受惠。