

會議過程正式紀錄

2011年6月1日星期三

上午11時正會議開始

出席議員：

主席曾鈺成議員，G.B.S., J.P.

何俊仁議員

何鍾泰議員，S.B.S., S.B.ST.J., J.P.

李卓人議員

李國寶議員，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

李華明議員，S.B.S., J.P.

吳靄儀議員

涂謹申議員

張文光議員

陳鑑林議員，S.B.S., J.P.

梁劉柔芬議員，G.B.S., J.P.

梁耀忠議員

黃宜弘議員，G.B.S.

黃容根議員，S.B.S., J.P.

劉江華議員， J.P.

劉健儀議員， G.B.S., J.P.

劉慧卿議員， J.P.

鄭家富議員

譚耀宗議員， G.B.S., J.P.

石禮謙議員， S.B.S., J.P.

李鳳英議員， S.B.S., J.P.

張宇人議員， S.B.S., J.P.

馮檢基議員， S.B.S., J.P.

余若薇議員， S.C., J.P.

方剛議員， S.B.S., J.P.

王國興議員， M.H.

李永達議員

李國麟議員， S.B.S., J.P.

林健鋒議員， S.B.S., J.P.

梁君彥議員， G.B.S., J.P.

張學明議員， G.B.S., J.P.

黃定光議員， B.B.S., J.P.

湯家驊議員， S.C.

詹培忠議員

劉秀成議員， S.B.S., J.P.

甘乃威議員， M.H.

何秀蘭議員

李慧琼議員， J.P.

林大輝議員， B.B.S., J.P.

陳克勤議員

陳茂波議員， M.H., J.P.

陳健波議員， J.P.

梁美芬議員

梁家騷議員

張國柱議員

黃成智議員

黃國健議員， B.B.S.

葉偉明議員， M.H.

葉國謙議員， G.B.S., J.P.

葉劉淑儀議員， G.B.S., J.P.

潘佩璆議員

謝偉俊議員

譚偉豪議員， J.P.

梁家傑議員，S.C.

梁國雄議員

陳淑莊議員

陳偉業議員

黃毓民議員

缺席議員：

劉皇發議員，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

霍震霆議員，G.B.S., J.P.

出席政府官員：

財政司司長曾俊華先生，大紫荊勳賢，J.P.

食物及衛生局局長周一嶽醫生，G.B.S., J.P.

勞工及福利局局長張建宗先生，G.B.S., J.P.

財經事務及庫務局局長陳家強教授，S.B.S., J.P.

發展局局長林鄭月娥女士，G.B.S., J.P.

環境局局長潘潔博士，J.P.

運輸及房屋局局長鄭汝樺女士，J.P.

商務及經濟發展局局長蘇錦樑先生，J.P.

運輸及房屋局副局長邱誠武先生，J.P.

列席秘書：

秘書長吳文華女士

助理秘書長李蔡若蓮女士

助理秘書長梁慶儀女士

助理秘書長林鄭寶玲女士

主席：秘書，請響鐘傳召議員進入會議廳。

(在傳召鐘響後，多位議員進入會議廳)

提交文件

下列文件是根據《議事規則》第21(2)條的規定提交：

附屬法例／文書

法律公告編號

《2011年圖書館指定令》 98/2011

其他文件

第95號 — 九廣鐵路公司二零一零年年報

內務委員會有關研究附屬法例及其他文書的第23/10-11號報告

根據《議事規則》第24(4)條提出的質詢

主席：質詢。我根據《議事規則》第24(4)條，准許梁家傑議員提出一項急切質詢。

防止輸入及出售含“塑化劑”食品的措施

梁家傑議員：主席，台灣最近發現不少含致癌“塑化劑”的食品，亦有大學研究發現200名市民的血液樣本中，99%含有“塑化劑”，而受污染的源頭更可能來自玩具、食物及其他塑膠製品，但食物安全中心(“中心”)未有將“塑化劑”納入本港恆常食物監察計劃之內。就此，政府有否告知本會：

- (一) 面對今次事件，政府採取甚麼措施防止受“塑化劑”污染的台灣食物輸入本港；同時，當局將如何追蹤及檢測早前經台灣輸港的食品有否受“塑化劑”污染；

- (二) 鑒於“塑化劑”是被廣泛使用的工業原料，但中心未有將“塑化劑”納入本港恆常食物監察計劃之內，而世界各地的輸港食品都有可能受“塑化劑”所污染。就處理輸港食品的過程中，當局和各地政府有否建立危機處理和通報機制，以便充分掌握輸港食品源頭的資料，防止受“塑化劑”污染的食品輸入本港；及
- (三) 鑒於上述研究結果，不少市民都擔心身體情況受到影響，當局會否盡快公布“塑化劑”的使用情況、對人體的影響及可能受污染的途徑，讓市民及早防範？

食物及衛生局局長：主席，政府一直致力透過多管齊下的方式，提升食物安全水平，保障市民健康。政府在2006年成立中心，專責食物安全的工作，以及與內地和海外掌管食物安全的機關聯繫。中心採用“從農場到餐桌”策略，除了進行源頭管理，規定高風險食物須於進口時附有衛生證明書外，中心亦會以風險評估為基礎，每年從進口、批發和零售層面抽取約65 000個食物樣本進行化驗以作食物監察，範圍除了日常主要食物，更包括時令食品。遇上食物事故時，中心同事更會日以繼夜地工作，為保障食物安全擔當把關角色。事實上，中心的食物風險分析工作，是獲得世界衛生組織(“世衛”)的肯定。中心在2010年10月獲批准成為指定的世衛食物中化學品風險分析合作中心，參與食物污染監察及評估計劃工作。

就台灣最近發現含“塑化劑”的食品，台灣食品藥物管理局於5月23日公布，在16個飲品樣本中發現“塑化劑”“鄰苯二甲酸二”(下稱“DEHP”)，濃度最高達百萬分之三十四點一。根據食品藥物管理局公布的受影響飲品名單，中心隨即作出跟進，派員巡查市面的零售點，但沒有發現有關的台灣運動飲品出售。中心其後根據台灣當局的資料，得悉有兩款當地生產、懷疑受DEHP污染的運動飲品(“動力運動飲品”和“動力運動飲品檸檬口味”)曾分銷到香港。中心到該兩款飲品在本港唯一的進口商，抽取了該兩款飲品合共6個不同批次的樣本，送交政府化驗所檢測。當時該公司及有關零售商已停售並開始回收有關飲品。

根據5月30日取得的化驗結果，兩款飲品共6個樣本中的DEHP含量介乎百萬分之十一至四十三。膳食暴露評估顯示，一般市民(每天約飲用半瓶600毫升運動飲品)和消費量高的市民(每天約飲用一瓶上

述運動飲品)從上述樣本攝取DEHP的分量超出安全參考值，即世衛在飲用水水質準則下訂定的每天可容忍攝取量每公斤體重0.025毫克(對於消費量高的市民亦超出歐洲食物安全局訂定的每天可容忍攝取量每公斤體重0.05毫克)，可能對人體健康構成風險。雖然DEHP的急性口服毒性低，但研究發現DEHP會影響實驗動物的肝和腎，以及其生殖和發育。國際癌症研究機構總結認為，DEHP或可能令人類患癌。有見及此，食物環境衛生署署長迅速運用《公眾衛生及市政條例》第78B條所賦予的權力，命令禁止於5月31日中午之後從台灣進口“動力運動飲品”和“動力運動飲品檸檬口味”兩款飲品，並禁止這類食品在香港境內供應，命令也同時指示業界(進口商／分銷商／零售商)須在30天內，按指明的方式完成收回市面上這兩款飲品，除非飲品附有由台灣有關當局所發證明書，證明其DEHP含量並沒有超出百萬分之一點五。

除了運動飲品外，中心亦有在市面抽取一些台式食品和飲料樣本作檢測。直至5月31日(即昨天)為止，中心共抽檢了52個五大類不同飲料和食品的樣本，當中6個樣本(即上述兩款“動力”運動飲品的樣本)不合格，另外3款不同味道的百香果汁樣本則沒有驗出含DEHP，其餘43個還在等候化驗結果。中心會密切監察事態發展，在入口、批發及零售層面抽取樣本化驗，並就事件繼續與台灣當局保持聯繫，採取適當跟進行動。

就今次事件，中心日前和業界代表會面，瞭解他們的運作，並呼籲他們主動停售可能受影響的飲品或食品。中心亦會就台灣當局對事件公布的最新消息立即向業界發出快速警報，讓他們盡快得悉台灣當局就事件公布的最新消息。

現就質詢的各部分答覆如下：

- (一) 在台灣食品藥物管理局公布了在16個飲品樣本中發現“塑化劑”DEHP，濃度最高達百萬分之三十四點一的報告後，中心一直與台灣當局保持密切聯繫，並通知相關的入口商及零售商有關的問題貨品名單，以作出跟進行動。中心亦因應台灣就事件提供及報道的資料，繼續派員到市面零售點巡查及抽取有關樣本作化驗，並加強對以下5類產品的檢測，包括運動飲品、果汁飲品、茶飲料、果醬及果漿，以及膠囊錠狀粉狀形態的食品，檢測結果會於網上公布。截至目前為止，除了上星期發現的兩款“動力”運動飲品、日

出茶太的百香果茶及盛香珍果凍以外，業界回覆並沒有任何其他相關貨品在香港出售；中心也在市面作出巡查和抽取樣本化驗，暫時未有發現問題食品。

(二) 中心的恆常食物監察計劃是以風險為本，透過進口、批發及零售層面抽取食物作測試。現時“塑化劑”DEHP並未有包括在中心的恆常食物監察範圍內，這與世界其他地方的做法相若。中心會因應調查結果及風險評估，在專家委員會會議上向委員報告國際間監察DEHP在食物中含量的情況，聽取專家委員會的意見，調整恆常食物監察計劃的檢測項目。中心亦會繼續和各地政府保持聯繫，互相交換資訊，保障市民的健康。

(三) DEHP廣泛用於聚氯乙烯(下稱“PVC”)產品作為“塑化劑”。PVC塑膠用於多種消費品，例如仿皮用品、雨衣、鞋履、傢俬布、地板、電線及電纜、檯布、浴簾、食物包裝物料、醫療器材和兒童玩具。DEHP可能會從食物接觸物料遷移至食物中。此外，DEHP亦是空氣、水、泥土和食物中常見的環境污染物，所以食物可能含有DEHP，我們主要會透過水和食物攝取DEHP。根據科學文獻顯示，在世界不同地區(如美國、德國)，均曾經從大部分人類血液或尿液樣本測量出“塑化劑”。香港一所大學最近公布的研究結果亦證實這一點，而衛生署正向有關大學瞭解跟進該項進行中的研究。

動物研究顯示，DEHP被快速代謝後，大部分DEHP及其代謝物會經尿液和糞便排出體外。至於食用問題產品會否影響健康，視乎問題產品中的DEHP含量，以及食用問題產品的分量和時間長短。由於安全參考值着眼於一生的攝取量，只要平均攝取量並非持續超出安全參考值，偶然攝取高於安全參考值的分量，並不會影響健康。

梁家傑議員：主席，我想跟進局長主體答覆的第(二)部分，當中提及中心並沒有把DEHP納入恆常食物監察範圍，而這與世界其他地方的做法相若。局長其後亦指出會聽取專家委員會的意見，繼而調整恆常食物監察計劃的檢測項目。

首先，我想問局長現時有多少國家或地區有把DEHP納入恆常食物監察機制內？既然現時已有測試證實，DEHP可能會令人體出現局

長在主體答覆中所述的影響，為何不立即把DEHP納入恆常食物監察機制內，而仍然選擇等待？

食物及衛生局局長：主席，很多不應該加入食物中的化學物質，均不一定會包含在恆常食物監察機制內，因為我們無法把這些不應加入食物中的物質，鉅細無遺地列入有關法例中。可是，當發現有食物風險時，我們會進行研究，然後將有關物質列入法例中。現時我手邊並沒有關於哪些政府把DEHP納入監察機制內的資料，特別是我在昨天晚上才收到通知要在今天就這項質詢作答，所以手邊的資料不太詳盡。我會在稍後要求部門人員搜集資料，然後再就議員提出的問題作出回應。(附錄I)

至於會否把DEHP納入恆常食物監察機制內，這當然要視乎今次事件的發展。如果事件發展下去演變成持續的風險，自然要把這項物質納入恆常的化驗機制之中。可是，如果今次事件只是因為一、兩名無良商人的不當行為而導致出現問題，便不算是持續的風險，那麼我們便要再行考慮是否有此需要。

張宇人議員：主席，我想問局長，記得在出現有關孔雀石綠的食物風險時，雖然聲稱要進食二百九十多公斤含孔雀石綠的魚類及進食N年後才有可能致癌，但局長最後也禁止進口含有孔雀石綠的食物。現在局長亦在主體答覆中表示，DEHP會對動物的肝臟、腎臟、生殖及發育構成影響，而且大量進食有可能令人類患上癌症。那麼，局長會否盡快進行研究，以確定DEHP的含量達到何種水平時才需要納入監察機制內？當局會否直接禁止所有含有DEHP的食物進口本港？

食物及衛生局局長：主席，現行的《公眾衛生及市政條例》(第132章)已訂明，任何會影響人體及不宜人類攝取的物質，均不容許在香港出售。所以，含有DEHP的食物在香港已屬不可接受及非法。至於是否需要特別把這項物質明文納入法例之內，我剛才亦已解釋，當局需要考慮當中涉及的風險及將來出現持續風險的情況。就目前情況而言，相信香港的法例及執法措施足以處理有關問題。

李國麟議員：主席，局長剛才提到中心會對5類不同產品進行測試，當中包括不同形態的食物。據我理解，現時市面上有不同的健康食品

或口服兒童藥物是以果汁進行稀釋以供食用，我想問局長，是否有其他對策，確保這些健康食品或供兒童食用的果汁味藥物並沒有加入DEHP？

食物及衛生局局長：主席，大家也知道今次在台灣發生的事件，主要是因為使用“塑化劑”DEHP代替“起雲劑”而引起。“起雲劑”的作用是使飲料或藥物(例如藥水)出現emulsify的效果，令飲料不會出現太多沉澱物及發酵的情況，從而使飲料的外觀及口感均較佳。我們認為現時值得關注的是有哪些產品會使用這類物質，而並非凡是台灣的产品均一律要檢測，一定要按風險評估作出決定。所以，我們現時會依照台灣所訂的5類產品，以及針對一些有可能使用上述物質的食品，例如會使用糖劑製造的藥物，作出跟進。

食物環境衛生署(“食環署”)及衛生署現時正執行這方面的工作。我們不但會檢測台灣的產品，由於台灣可能把某些物質出售予其他地方或香港的商人或製造商，以供加入所生產的食物之中，我們亦會跟進該類產品。

就目前情況而言，我們會較為針對那些已找到源頭的產品，以及由兩間經核實的公司所製造及外銷到市面的產品。我們會依循這些產品的銷售渠道作出跟進。與此同時，我們亦會在本本地尋找類似產品，亦即一些我們相信很多市民均會飲用的健康飲品，我姑且不在此指出品牌名稱，但我們亦會就這些產品進行檢驗，因為很多香港人會受到影響。不過，我們目前並未驗出這類產品含有DEHP。

我們會繼續因應風險評估和事態發展，針對性地處理及檢驗產品。最重要的是，我們會在出現任何懷疑時盡快採取行動。另一方面，我們亦會盡快進行檢查測試，以便及早向市民公布有關資料。此外，如驗出任何超標情況，我們會立即引用有關法例採取行動，禁止這類食品或藥物在市面發售。

主席：“Emulsify”的中文是“乳化”。

黃容根議員：主席，以往出現這類食物風險問題時，政府均會非常着緊，每當出現致癌物質或有害物質時，均會第一時間設法立例處理。可是，從局長剛才就同事提出的補充質詢所作的答覆，他好像沒有立

法處理的意識。其實，不論是出現三聚氰胺還是孔雀石綠的問題時，政府均立法作出規管，為何今次卻不然？台灣方面亦正準備立法進行管制，我認為政府沒有理由不願意立法。局長可否告訴我們，專家委員會進行研究時會否清晰提出進行立法的要求？因為這些都是對人體真正有害的物質。

食物及衛生局局長：主席，記得在2005年、2006年間，香港發生了多宗食物事故，當時本港的法例未能讓我們禁止相關食物的銷售、入口及將之銷毀。可是，自有關食物回收的法例於去年獲得通過，亦即訂定《公眾衛生及市政條例》第78B條後，我們現時在法例上已擁有足夠的權力，若有足夠證據懷疑某些食物已被污染，食環署署長可隨時引用法例採取行動。我們今次便是利用這項法例，引用法例賦予的權力禁止銷售這兩款飲料。如發現有其他產品出現問題，我們亦會採用相同方法處理。

至於食物中所含的不同化學劑會否形成任何長遠風險，相信有待專家和其他方面作出分析後才可再作決定。這並非急切需要立即處理的事情，因為現行法例已足以處理相關問題。所以，我們會在分析有關情況後，才決定是否需要另行立法規管DEHP。

劉江華議員：主席，局長指出就事件中兩款台灣運動飲品進行檢測時，驗出其DEHP含量介乎百萬分之十一至四十三。可是，局長現時規定，如這兩款飲品要在市面繼續售賣，其DEHP含量便不得超出百萬分之一點五的標準。那麼，我可否理解為，現時驗出這兩款飲品的DEHP含量，其實已經超標十倍至四十倍？在這情況下，它會對人體的肝臟、腎臟、生殖及發育等構成危害。我想問局長，就這兩款運動飲品的銷售情況，它們實際上已售出多少？如有市民經常飲用這兩款飲品，並因而懷疑健康有否受到影響，政府會如何協助這些市民？若他們要求進行身體檢查，政府又會否提供協助？如日後驗出百香果茶或盛香珍果凍等食品的DEHP含量同樣超標，政府又會如何協助經常食用這些產品的市民？

食物及衛生局局長：主席，中心的總監宣布這兩款飲品出現問題時，已向市民解釋當中所涉及的風險評估。我記得她曾經指出，市民若只是間中飲用這些飲品，身體內的DEHP含量並不會超標，只有長期並

每天飲用這些飲品，並為期超過大約10年，才會對健康構成影響。在食物安全標準方面，特別是一些沒有人類資料的標準，很多時候均是依靠在動物身上進行實驗，然後把實驗數據應用於人體進行分析並作出決定。世衛已就DEHP的攝取量訂定水平，而有關水平已預留一定的空間。

因此，在這方面的風險評估中，我們認為大部分市民即使有飲用這類飲料，他們的健康應該不會受到重大影響。不過，如有市民對飲用這些飲品非常執着，每天均會飲用數瓶，以及為期數年，我們認為他可能會受到影響。如有市民對這方面有任何質疑，或他們的健康真的出現問題，他們可尋求醫學界的意見。當然，如出現這些病例，我們可考慮協助他們進行分析，因為我們亦很希望確切知道“塑化劑”究竟會對人類造成甚麼影響。就現時情況而言，大部分資料其實只是從動物身上進行的實驗取得的。

因此，我們認為暫時無需進行全民健康檢查，因為此類檢查無法驗出人類已攝取了多少DEHP。大家亦須明白，在日常生活環境中，我們其實亦有可能從其他途徑攝取這類污染物，而在這情況下，實在無法得知當中有多少是來自食物，又有多少是來自其他方面。例如化妝品或平日經常接觸的塑膠物料，其實亦有可能從中攝取該類受污染物質。至於當中各自所佔的比重是多少，我們現時實在沒有任何數據可作分析。不過，自發生是次事件後，相信香港有不少科學家和醫學家均會就此進行研究。可是，目前而言我們並沒有這方面的資料。如有任何人士有長期服食這類受污染食物的習慣，而又認為有需要接受醫療診斷，我們希望他可前往求診。如果醫生認為他的身體狀況與DEHP有關，當然亦會通知政府相關部門。

主席：多位議員也很關注這個問題，但由於本會就這項質詢已用了26分鐘，所以我現在容許議員提出最後一項補充質詢。

張文光議員：主席，由於“塑化劑”有可能危害學童的健康甚至生殖系統，台灣已於今年決定在學童的身體檢驗中，把學童攝取“塑化劑”的情況列為其中一項重點檢驗項目。就此，特區政府會否進行類似的學童檢驗計劃，或在學童保健計劃中就學童體內的“塑化劑”水平有否過量進行檢查並通知家長，使家長得以安心？

食物及衛生局局長：主席，根據現有資料，香港市面只有該兩種飲品的DEHP含量超出標準，但我們不排除日後有可能發現更多被污染的食物或飲品。至於對兒童構成的風險為何，要先經詳細分析才可作出判斷。若要對兒童特別是學生作出檢查，亦要視乎可採取何種真正有用的檢測方法，藉以驗出兒童體內的DEHP含量。如要對每名學生進行抽血化驗，亦須先徵得學童的同意才可進行。

我們可能需要參考台灣的經驗，以及視乎香港醫療界和科學界的分析結果而作出決定。例如最近有某大學的教授本來並非進行這類物質的檢驗，但卻在檢測其他物質時發現人體血液中含有該種物質。我們要先行參看其研究結論，因為該項研究現時仍未作出科學上的發表。我們亦須取得這方面的更多資料後，才能決定是否需要把這類檢查納入為政策的一部分。

主席：急切質詢到此為止。

議員質詢的口頭答覆

主席：第一項質詢。

對分間樓宇單位的規管

1. 黃國健議員：主席，自馬頭圍道發生塌樓事故後，樓宇安全便一直備受公眾關注。近期有市民向本人反映，指黃大仙及觀塘區內有不少舊唐樓單位被人改裝作分間樓宇單位(俗稱“劏房”)出售或出租，對樓宇安全及管理構成嚴重威脅。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於當局在去年12月1日回覆本會議員的質詢時表示未有為分間樓宇單位的工程作分類統計，現時有否備存有關資料；若否，原因為何；當局是否掌握全港18區各區的合法和非法改裝的分間樓宇單位的數目；如否，當局可否盡快進行有關普查，以掌握本港樓宇“劏房”的實際情況；
- (二) 過去3年，屋宇署收到多少宗涉及分間樓宇單位的投訴，當中有多少宗經調查後被確定為違反《建築物條例》；就分間樓宇單位所產生的樓宇問題，屋宇署現時有否定期巡查

及採取跟進行動以作打擊；如有，成效為何；如否，原因為何；及

- (三) 鑒於當局在2010年7月27日本會發展事務委員會轄下的樓宇安全及相關事宜小組委員會的會議上表示，當局正全面檢討本港的樓宇安全政策，並考慮是否要對分間樓宇單位作出進一步規管，現時檢討的進展為何，何時會得出檢討結果，並就立法全面規管“劏房”問題作出明確的交代？

發展局局長：主席，正如我於去年12月1日的書面回覆中指出，“分間樓宇單位”即俗稱“劏房”，一般是指一個住用單位被分間成兩個或以上的獨立單位，有關的工程通常涉及拆卸原先的非結構性間隔牆、建造新的非結構性間隔牆、裝置新的廁所、為新設的廁所改動或加設內部供水管及排水渠系統、加高地台以埋置新設或改道的供水管及排水渠等。“劏房”近來亦在商住兩用的樓宇和多層工業大廈出現，情況令人關注。

我們目前對這類“分間樓宇單位”的法律規管，並不完全明確。根據《建築物條例》第41(3)及41(3A)條，某些不涉及建築物的結構的建築工程及排水工程，無須事先向建築事務監督申請和經其批准便可在現有建築物進行。例如，在樓宇內建造非結構性間隔牆，便屬此類豁免審批工程。不過，有關加建的間隔牆仍須符合建築物規例所訂定的建築標準，包括不得令樓宇負荷過重及影響走火通道。

在2010年12月31日全面實施的小型工程監管制度，對“劏房”的規管有所改善。新制度把一項“劏房”常見的工程，即樓宇單位內部進行的排水工程，指定為小型工程。雖然小型工程監管制度為業主提供一個無須事先獲建築事務監督批准的簡化程序，但業主必須聘用合適的專業人士根據指定程序和標準進行有關工程，以確保安全和質量，並向屋宇署提交相關工程的資料。

為了更全面規管“劏房”工程，我們已在去年10月公布的一籃子加強本港樓宇安全的措施中，建議除了已納入小型工程監管制度的室內排水工程外，把一般“劏房”會涉及的其他多種工程，進一步加入小型工程監管制度內，主要的項目包括豎設或改動位於建築物內的非承重牆、加設或改動建築物內的地台、開鑿通往走火通道的洞口等。

就黃議員質詢的3個部分，現答覆如下：

- (一) 屋宇署目前沒有特別為“劏房”的工程申請個案作分類統計，所以也無法提供全港各區的合法和非法改裝的“劏房”單位的資料。事實上，現時《建築物條例》並沒有就“劏房”所涉及各種不同種類工程作特別分類或規管。不過，正如我之前解釋，隨着小型工程監管制度在2010年12月31日全面實施，關於“劏房”常見的室內排水工程，現已納入小型工程監管制度，而進行有關工程的承建商須向屋宇署遞交相關工程資料。截至2011年5月25日，有關室內排水工程提交的個案共有251宗，但我必需指出，並非所有室內排水工程的個案都涉及“分間樓宇單位”。雖然屋宇署現正安排就全港私人樓宇外部的所有僭建物進行清點行動，但這項行動難於驗證室內“劏房”的情況，因此亦未能為我們提供全面關於“劏房”的資料。

不過，自2011年4月1日起，屋宇署推出了一系列多管齊下的新措施，透過不同方法加強本港的樓宇安全，當中包括特別針對“劏房”問題的執法行動。除積極處理市民就這類個案的舉報及投訴外，屋宇署會展開特別行動，每年對150幢目標樓宇進行巡查，以處理有關“劏房”工程可能涉及的違規之處。預計在每年的特別行動中，屋宇署會巡查一千三百多個分間單位。在累積巡查的個案後，屋宇署將建立資料庫，以更全面掌握全港各區“劏房”問題的情況，方便署方計劃相應的巡查和執法行動。

- (二) 由2008年1月1日至2011年4月30日這三年多期間，屋宇署一共接獲約4 400宗有關“劏房”的投訴。同期，屋宇署根據《建築物條例》向違規的“劏房”個案共發出了73份清拆令，當中大部分個案涉及違反走火通道安全的規定，亦有少部分涉及滲水及樓宇結構荷載等問題。

正如我在第(一)部分的答覆中表示，隨着推行新的加強本港樓宇安全的一系列措施，屋宇署將會展開針對“劏房”的特別執法行動，每年對150幢目標樓宇進行巡查，以處理有關“劏房”工程可能涉及的違規之處及安全問題。

- (三) 當局在去年7月提及的樓宇安全政策檢討已大致完成，並在行政長官去年10月的施政報告中公布，發展局其後向立法

會發出了參考資料摘要，並在今年1月就有關事宜諮詢發展事務委員會轄下的樓宇安全及相關事宜小組委員會，獲得出席委員普遍支持。我們亦於今年5月，就建議重組屋宇署以落實執行這些措施諮詢了該小組委員會，並且亦獲得出席委員支持，我們稍後將把有關首長級人員編制的建議提交財務委員會人事編制小組委員會考慮。在檢討中針對有關“劏房”的規管，如上文所提及，我們建議進一步把“劏房”涉及的其他工程納入小型工程監管制度內。屋宇署現正就建議的詳細技術細節諮詢業界，在敲定有關細節後，我們將盡快修訂《建築物(小型工程)規例》(第123章，附屬法例N)。

黃國健議員：主席，“劏房”其實是另一種僭建問題。最近，香港的僭建風波越鬧越大，便是因為執法部門執法不嚴，以及執法標準“一時一樣”。

我從政府主體答覆第(一)部分看到，當局現在連“劏房”的實際情況都無法掌握，既不知道數量有多少，亦不知道狀況如何，試問又如何制訂政策目標？主體答覆第(二)部分亦反映出執法不嚴，有關“劏房”的投訴有4 400宗，但卻只發出了73份清拆令。所以，我想請問政府，會否就“劏房”情況進行普查，以便日後制訂有關規管“劏房”的政策時，可作為參考？

發展局局長：黃議員的補充質詢提及數點，讓我逐一回應。

第一，我不同意黃議員指我們目前就處理僭建物而進行的工作是執法不嚴、標準不一、“一時一樣”，這數項指控都不成立。問題是，香港樓宇的僭建物，其數量之多、問題之大，大家都很清楚。所以，在過去一段很長時間，我們不斷尋求一個合法、合情、合理而務實的方法來處理有關僭建物的執法問題。當然，每一次的工作及所制訂的每一項政策，我們都是以大眾安全為首，但必須按緩急先後來處理，因為數量實在太多。

自2001年起的10年間，我們優先處理那些有即時危險、屬於新建及大型、或在大規模行動下需要清拆的僭建物。到了今年4月1日，鑒於我們在這10年來的行動已經清拆了超過40萬個有即時危險的大型

僭建物，所以我們便因應市民的訴求，擴大了執法政策。我們每一次的工作都是有標準、有板有眼的，亦有進行公眾教育。如果大家稍為留意，便會發覺現在很多巴士都塗髹上了不要搭建僭建物的標語，而我們亦有派發很多宣傳單張。

黃議員補充質詢的第二項問題是，既然沒有資料，又如何制訂政策呢？我在主體答覆已經說過，“劏房”沒有特定定義，不能透過分類進行規管，它涉及不同工種的工程。我們已經率先把排水工程納入規管，稍後會透過修訂規例，將涉及的其他工程納入規管，從而讓我們進一步掌握有關的資料。

可是，要進行全面普查實在有困難，所以，我在主體答覆說——我相信如果王國興議員有機會提問，他也會問這個問題——我們正進行一項全港清點行動，普查全港的僭建物數量。這是一項大型行動，涉及2,700萬元，需要在1年內完成。我們只可以全面清點從樓宇外部可以觀察到的僭建物，以方便我們日後制訂執行政策。

然而，“劏房”很多時候涉及樓宇內部。大家無法想像屋宇署人員要求進入樓宇內部進行調查時遇到的困難——屋宇署人員早上到達單位，住戶不讓他們進入；他們下午再前往，住戶還是不讓他們進入；晚上再去，同樣不獲准許進入。正因為這個原因，我希望議員同意讓我們稍後修訂條例，讓屋宇署可以向法庭申請手令入屋。所以，對於議員建議的普查，有關人員如無法進入樓宇內部觀察，便會出現很大的窒礙，亦可能花費了很多資源後也無法辦到。

黃議員特別提出一些數字，詢問為何接到四千多宗投訴，卻只發出了73份清拆令？正如我在主體答覆解釋，不是所有“劏房”都觸犯法例的。去年7月，我以投影片向委員會簡介，有些“劏房”個案是分間得非常合乎規格，令我們無法找到任何違規行為：既沒有造成負荷問題，亦沒有滲水，連防火通道也沒有問題。議員當時亦同意，如果沒有問題，我們便不應該扼殺、取締“劏房”，因為它們滿足了香港某些人士，特別是低下階層的住房需要。所以，清拆令的數字便如此少，這是因為很多“劏房”未必一定觸犯法例。即使有一些真的屬於違例的建築工程，按照每個階段的不同執法政策，有一些僭建物也不屬於要即時取締的類別。在這樣的情況下，一如我剛才在主體答覆說，發出的清拆令是73份。

石禮謙議員：主席，很感謝局長就“劏房”提供了如此全面的答覆。對於居住在“劏房”的人來說，如果他們有經濟能力，他們難道不想居住在面積較大的居所？大多數居住在“劏房”的人若非在輪候公屋，便是不符合資格入住公屋，他們也沒有能力購買其他樓宇。再者，“劏房”並非僭建物，很多“劏房”也不會對整幢大廈的結構構成危險。

主席，我感到十分奇怪，局長為甚麼借這項質詢提出要讓有關人員進入單位，這真的是“第二十三條”。這些“劏房”沒有構成危險，但當局仍要進入單位，當中涉及人權問題，她不可以借這項質詢……

主席：石禮謙議員，請提出你的補充質詢。

石禮謙議員：主席，就此我要指出，這是我們的權利，局長不能說喜歡進入單位便借這個機會……

主席：石禮謙議員，你已說清楚所要表達的意見。

石禮謙議員：謝謝主席，我現在便提出補充質詢。“劏房”既非僭建物，亦沒有對社會構成危險，如果政府要進行規管，我想問局長，政府會否興建更多公屋，安置那些受清拆影響的人？

發展局局長：主席，正如我剛才已解釋，去年我們曾在立法會轄下的房屋事務委員會進行討論，當時我們指出基於數項因素，我們需要規管“劏房”，而其中一項便是住屋需求。在那次討論中，大家已經作出總結，認為不應該採取扼殺、取締的方法。

然而，讓我現在籠統地指出，如果在一些清拆僭建物的過程中涉及需要安置的市民，例如在過去10年我們清拆一些單梯樓宇天台屋時，如果有居民因為清拆而需要安置，我們會特別與房屋署及房屋協會作出安置安排。作為政府，我們不希望看到有市民因為執法行動而失去居所。我們一定會處理這方面的情況。

葉國謙議員：局長在主體答覆第(二)部分指出，在發出了的73份清拆令中，大部分涉及走火通道及滲水情況，但很多街坊擔心樓宇的結構，因為整個地面加厚了。此外，有些市民亦發覺有些結構牆或支柱被移動了。局長現在回答說，在四千四百多宗投訴中，四百多宗是沒有問題的，這個數字其實相當大。那麼，當局如何消除社區的擔憂呢？

發展局局長：我要澄清，所謂在過去三年多收到四千多宗投訴，並不表示我們在下一刻調查及處理了四千多宗投訴，所以不能把四千多宗投訴跟73份清拆令作簡單比較。無論如何，如果純粹說清拆令，各位可以看到發出的數目很少，而我剛才已經解釋了箇中原因。

就該73份清拆令而言，當中有4宗個案涉及結構問題。不過，正如葉議員也瞭解，超過一半的個案(即38宗)涉及消防安全的問題，例如本來是走火的後樓梯，但因為間房而被封閉了，另有12宗個案涉及嚴重滲水及衛生問題。

由於這些間牆通常涉及建築物的非結構性間隔牆，而屋宇署的專業同事亦指出，香港樓宇的荷重標準其實相當高，所以儘管曾進行分間，也未必令原本設計上的荷載標準受到不良影響。

吳靄儀議員：主席，我想問局長，屋宇署的執法是否已經失效？在清拆僭建物時，署方是雷厲風行，甚至如石禮謙議員剛才所說般，儘管沒有合理理由懷疑“劏房”有任何違法或構成危險的地方，也打算強行進入調查，但當市民申請批准署方調查時，屋宇署的做法……今天有學者在文章中舉出了一個實例，說審批的準則模糊不清，申請程序冗長，令申請的市民望而卻步。在這方面，署方是否應先作出改進，然後才提出如果是違法僭建，才會雷厲風行地執法呢？

發展局局長：我也留意到有這樣的說法。事實上，去年12月全面推行的小型工程監管制度，正正便是回應了以往很多人(包括專業人士)所提出的情況，即若要進行《建築物條例》下任何需要事先申請的工程，過程均非常繁複，審批標準的要求也甚高，因為要聘請認可人士，也有很多程序。

小型工程監管制度的實施及推出，正正回應了這方面的問題。現時，我們採用一個很精簡的程序，按照小型工程的類別 —— 第一

類、第二類、第三類，可以聘請一些合資格人士，但無需是認可人士。此外，很多工程亦無需事前得到屋宇署批准便可以開展。因此，處理這個問題的方法大體上是透過與議會一起審議的法案而落實。不過，我也接受，如果官方的程序有改善的空間，我們一定會繼續爭取改善，因為屋宇署的人手實在也很緊絀。

主席，請容許我進一步回應，因為吳議員及石禮謙議員均提及手令的問題，我不想市民有錯覺，以為即使在沒有任何構成危險的情況下，我們也很喜歡進入民居，看看市民在家中發生甚麼事情。現時的《建築物條例》第22條其實已賦予屋宇署進入處所內部的權力，方便我們執法。如果有需要，我們可以邀請警方陪同，強行入屋。然而，大家均知道這項條例是在很久以前訂立的，按今天對於私隱、人權的標準而言，這種強行入屋的條款或許已難以引用，而事實上，過去亦很少引用。

所以，我們參考了其他部門的做法，例如食物環境衛生署或水務署也曾向法庭申請手令。我們對於樓宇安全的關注，是不會低於其他部門所處理的事情。所以，我們只是建議修訂《建築物條例》的相關條文，引進其他部門可以採取的做法，訂明在一些很清楚的情況下，屋宇署可以向法庭申請手令，進入私人處所執法。

在我們跟法案委員會審議的過程中，我們亦聽到好像石禮謙議員或吳議員所提及的關注。所以，我們亦進一步提出，在甚麼情況下，屋宇署才會向法庭申請手令，以及加入一些保障的措施及要求。在修訂建議下，裁判官會發出手令，授權建築事務監督或任何獲授權人員在進入處所時要滿足某些條款。由於我們已經把有關條款提交法案委員會，我不想在此讀出。

不過，我亦知道法案委員會部分委員，由於聽取了立法會助理法律顧問的意見，可能不同意我們利用這項有關強制驗樓、驗窗的修訂法例來完成這一系列的修訂。如果這是議員的意見，甚至只是部分議員的意見，我會予以尊重。我會在最快時間內提交另一項修訂條例草案，以落實這一系列的措施。

主席：本會就這項質詢已用了超過23分鐘。第二項質詢。

對港鐵範圍內意外受害者的賠償

2. **王國興議員：**主席，有多位市民向本人求助，表示他們在港鐵車站、車廂或其管理範圍內意外受傷，他們要求香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)賠償，都被無理拖延及拒絕；他們也沒有如一般交通意外的傷亡者般，不論有關的意外是否由他們的過失而造成，都得到交通意外傷亡援助計劃(“援助計劃”)的援助，令他們感到非常無奈和不滿。本人亦得悉，政府部門沒有協助傷者追討有關賠償。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，自兩鐵合併以來，在港鐵的範圍內，共發生多少宗涉及港鐵乘客傷亡的意外；涉及的人數為何；港鐵公司或其委託的保險機構有否對該等傷者作出賠償或各種名目的補償；若有，涉及的金額為何；若否，原因為何；
- (二) 是否知悉，港鐵公司有否就保障乘客購買足夠的意外保險；若有，對乘客保障的範圍和保額的詳情為何，以及第(一)部分的賠償個案中，有多少宗屬保險賠償個案和涉及的金額為何；若否，原因為何；及
- (三) 社會福利署的援助計劃的保障範圍是否涵蓋在港鐵範圍內發生的任何意外；若是，詳情為何；若否，原因為何；當局會否擴大該計劃的保障範圍，例如修訂《交通意外傷亡者(援助基金)條例》(“《條例》”)，以將因在港鐵範圍內發生意外而受傷的乘客或市民納入保障範圍內；或由港鐵公司自行成立類似基金，以彌補該計劃的不足；若會，詳情為何；若否，當局有何措施保障因鐵路事故受傷，卻得不到任何賠償或各種名目的補償的乘客？

運輸及房屋局局長：主席，

(一)及(二)

港鐵公司表示一向注重乘客的安全，鐵路系統無論在設計及營運方面都達到嚴謹的安全水準，並已裝置各項設施，預防意外發生。主要的設施及措施包括：

- 在月台空隙加裝膠條，縮減月台與列車之間的空隙；

- 在月台邊緣鋪設黃色凸條，提示乘客候車時勿站越黃線；
- 列車於車門關閉前會發出提示聲，提醒乘客切勿衝門；
- 透過月台和車廂廣播，提醒乘客小心月台空隙；
- 在月台空隙較闊的月台下裝有照明燈光或閃燈，提示乘客注意月台空隙；
- 在繁忙時間安排月台助理協助乘客上落列車；
- 於扶手電梯旁設有告示，提示乘客如何安全地使用扶手電梯；
- 如因天雨關係路面濕滑，在站內大堂出入口當眼位置，放置告示，提醒乘客小心路面濕滑，慎防跌倒；及
- 不時舉辦宣傳活動，提高乘客使用鐵路的安全意識。

儘管港鐵公司已採取了上述各項措施，亦難以完全防止意外發生。港鐵公司表示，對每一宗意外都非常重視及會作出跟進。

港鐵在過去3年有關乘客傷亡的意外資料載於附件一。

為保障公司及乘客的利益，港鐵公司有購買第三者責任保險，就港鐵的營運及業務涉及的意外或事故而引致港鐵須向第三者承擔法律責任及補償作出承保，每宗事故的承保金額不少於1億港元。

港鐵公司設有既定的程序，讓乘客就意外提出索償申請，乘客可以書面形式向公司提出，提供意外事件的詳情(如日期、時間、地點)和意外的過程及要求索償的金額，並呈交有關的證明文件，例如醫療報告及醫療收據等。港鐵公司電話熱線及前線的客戶服務職員，亦可向乘客解釋有關申索的程序。

乘客提出索償申請後，港鐵公司會根據既定的程序處理。港鐵公司會就索償申請徵詢其法律顧問的意見，然後決定是否由港鐵公司自行處理，或將有關的索償申請轉介保險公司跟進或作出調查。

若港鐵公司的法律顧問認為就個別個案港鐵公司應向第三者承擔法律責任及作出補償，而索償金額低於保險單下的自付額(即俗稱“墊底”費)的話，港鐵公司會直接處理有關索償以便快速向申索人提供補償；若港鐵公司的法律顧問認為港鐵公司並不需要就個案向第三者承擔法律責任，港鐵公司亦會盡快通知申索人。

除上述情況外，港鐵公司會轉介有關個案給保險公司及其委託的公證行根據個案的個別情況作出考慮，包括意外或事故是否因港鐵的過失而造成，而港鐵應否就該意外或事故向第三者承擔法律責任及作出補償。在完成調查後，有關公證行會盡快通知申索人有關結果。

在過去3年，就港鐵公司範圍內的意外個案所作出的賠償金額及個案數目載於附件二。

港鐵公司會繼續實施上述各項措施，預防意外發生，同時會不時舉辦宣傳活動，提高乘客的安全意識，每年亦會檢視及重新計劃有關的宣傳活動。

- (三) 援助計劃根據香港法例第229章《條例》成立，旨在向道路交通意外受害人士或死者遺屬迅速提供經濟援助，而無須考慮受惠人士的經濟狀況，或有關交通意外的責任誰屬。

《條例》規定有關交通意外必須涉及車輛(包括電車及輕鐵車輛)及於道路(包括電車軌道及輕鐵鐵路)或私家路上發生，並導致有人死亡或受傷。《條例》所指的道路或私家路並不包括輕鐵以外的其他鐵路。

輕鐵以外的其他鐵路沒有與道路連接，並不受其他道路上的交通工具影響，公眾亦不准闖入其路軌範圍。鑒於其運作及發生意外的機會與一般道路交通存有分別，勞工及福利局表示並無計劃將援助計劃延伸至涵蓋輕鐵以外的其他鐵路。

附件一

港鐵在過去3年有關乘客傷亡的意外數字

意外涉及的 鐵路設備	2008年			2009年			2010年		
	意外 數目	受傷 人數	死亡 人數	意外 數目	受傷 人數	死亡 人數	意外 數目	受傷 人數	死亡 人數
扶手電梯／ 自動行人通 道	706	778	0	721	788	0	725	785	0
列車車門	254	273	0	236	248	0	259	272	0
月台與列車 的空隙	143	143	0	133	133	0	159	159	0
月台幕門／ 閘門	38	38	0	46	48	0	44	46	0
升降機	8	8	0	9	9	0	12	12	0
其他	87	109	2	69	84	3	92	115	1
總數	1 236	1 349	2	1 214	1 310	3	1 291	1 389	1

上述數字不包括自殺／企圖自殺、因乘客身體不適引起的意外及擅入路軌的個案。“其他”的意外包括乘客或公眾失足或失平衡跌倒及輕鐵涉及行人或路面車輛的意外等。

附件二

就港鐵公司範圍內的意外個案
所作出的賠償金額及個案數目

年份	賠償金額(港元)	相關的個案數目
2008	933,460	17
2009	238,567	12
2010	21,348	18

王國興議員：主席，局長的答覆其實與事實剛好相反，我剛才把這個牌子倒着放，便是要表達此意。其實當局的意思就是：“唔好意思，你死你賤，賠償唔關我事”。根據局長的主體答覆的附件，過去3年的

傷亡人數每年也有一千三百多人，但是，實際只有大約十分之一的人取得鐵路保險賠償。在這情況下，我要問當局如何幫助市民追討補償？當局有否調查和瞭解，為何有90%的傷亡市民未能獲得賠償？

我手上有一些例子，一位黃婆婆已經受傷14個月，脊椎第三節斷裂，現時仍然行動不便，但經過議員辦事處追討，港鐵仍在“耍”，政府亦沒有跟進；另外還有一位馬婆婆，她受傷已經8個月了。我舉出這兩宗個案，是希望透過主席詢問政府有否統計過，為何九成的傷亡乘客未能獲得賠償？當局有否調查港鐵是否蓄意拒絕賠償及不作跟進？政府如何幫助受傷的乘客？

運輸及房屋局局長：主席，我們特別跟機電工程署和運輸署研究過涉及乘客傷亡的意外的數字。在港鐵範圍內，意外所涉及的總人數為一千二百多或一千三百多人，過去3年的數目都很平穩。有一半以上的意外涉及扶手電梯和自動行人通道。經過客觀分析，發現有九成的意外涉及人為因素，可能是香港人較為“心急”，上落扶手電梯時未必緊握扶手。但是，話雖如此，我剛才在主體答覆亦提及，港鐵有一系列措施保障市民安全和提高這方面的意識。

至於補償，我在主體答覆亦解釋了現時的既有程序。當然港鐵很重視每一宗個案，亦有購買第三者保險。港鐵公司會小心調查意外的成因，研究有關的責任是否屬於港鐵，如責任在於港鐵，港鐵當然要承擔責任。處理方式會視乎有關索償金額而定，有些會自行處理，有些則會透過保險公司處理。但是，即使是透過保險公司處理，亦有公證行監察有關的索償是否公道。此外，有不少市民會循法律途徑來追討。關於王議員提及的個案，如果意外情況嚴重，市民當然有權循法律途徑來追討，而現時亦有個案以法律程序來處理。

王議員亦關心有否即時和迅速的方法來幫助市民。主體答覆的第三部分提及，現時的援助計劃是應急的經濟援助，並不是賠償方案。幫助的方式是即時提供金額予交通意外的受害人士。他們即使接受這些援助金，仍可雙軌地循法律途徑或向保險公司索償。當然，如果受害人最後獲得賠償，他們便需要把援助金退回予援助計劃基金。我們亦向勞工及福利局瞭解過，雖然現時的援助計劃並不涵蓋港鐵，但涵蓋輕鐵和電車，因為這兩種交通工具與道路連接，有緊密關係。然而，重型鐵路的路軌與道路分開，不會出現跟汽車碰撞的情況。但是，如果有需要，無論是政府或非政府方面，亦有另外的緊急援助基金可提供援助。

因此，王議員提出的個案，我們會請社會福利署跟進，看看有何方法可以幫助這兩宗個案的人士。但是，我們必須小心處理，研究當中有否涉及港鐵本身的責任，因為不同個案的成因會有所不同，例如有些個案的成因會否涉及乘客在扶手電梯上的行為，還是港鐵公司的措施有很多不足的地方所引致。我們認為現時的機制應可以處理問題。但是，如果個別個案有特別需要，我們有不同的援助渠道可以幫助市民，我們亦很樂意跟進王議員剛才提及的兩宗特別個案。

梁耀忠議員：主席，事實上，在港鐵發生事故的人士為數確實不少。大家剛才也說過，意外總數達千多宗，當中以扶手電梯或自動行人通道的事務較多，原因未必是因為當事人不小心的，最大可能是某些人在乘搭扶手電梯時掉了一些物件，導致扶手電梯突然停下來，其他使用電梯的人便像滾地葫蘆般倒下，整羣人因而受傷。其實我也收到數宗這類的個案。

但是，港鐵則說這些事與該公司無關，所以不作出賠償，連一個生果籃也不送給傷者，慰問也沒有，只是說與該公司無關。一些乘客在使用港鐵的設施時受傷或死亡，為何港鐵可以不承擔責任呢？港鐵常常說：“如果你們覺得不妥當，就去控告我們吧。我們的保險公司和公證行研究過，這與我們無關。”

大家也知道，打官司並不是每一個人都能負擔的。我覺得主體質詢的第(三)部分說得非常好，政府可否真的研究修訂法例——局長不要再把該條例讀給我聽了——使乘客在港鐵內使用設施而招致傷亡均可得到援助。局長說有其他途徑可以提供協助，事實上並沒有其他途徑可以提供協助。如果真的是有的話，麻煩局長告訴我，哪些途徑可以提供協助。否則，我覺得政府應該考慮修例，以保障所有乘客。

運輸及房屋局局長：主席，我想議員翻看主體答覆的附件的意外數字分析。我承認有較多的意外是涉及扶手電梯或自動行人電梯，佔總數一半以上。港鐵有需要設置扶手電梯及自動行人電梯，因為很多車站需要快速地處理人流。根據分析，上述意外有九成或以上涉及乘客或公眾的人為因素。

為何我們要特別針對涉及扶手電梯的意外作出一些提示，就是因為意外的成因或一如梁議員所說，未必是機械出現問題，而是其他乘

客引致。所以，緊握扶手是非常重要的。如果梁議員曾經跌倒，而港鐵人員並沒有作出慰問，我一定會就此事責成港鐵。但是，據我所理解，如果有乘客受傷，港鐵的公關部門也會作出慰問。關於推廣乘客安全的活動，例如扶手電梯安全運動、車門安全運動等，其實大家有時候也會在電視宣傳短片及其他宣傳渠道看到。

至於修例的問題，我是理解的，但我們要明白其風險系數跟《條例》的風險系數不同。援助基金的收入，是來自向道路上的車輛及駕駛執照持有人收取的徵款，這是援助基金在現行《條例》下的主要收入來源。為何當年把輕鐵及電車納入涵蓋範圍？我剛才已解釋，輕鐵及電車也在道路上行駛，跟道路上的車輛會有交接或碰撞的問題。由於風險系數不同，勞工及福利局告訴我們，現階段未必需要修例，因為這不是賠償機制，而是一個應急的機制，迅速地提供經濟上的協助。因此，即使不能要求道路意外的援助基金提供援助，其他的援助基金也可提供援助。

我們也向勞工及福利局瞭解過，我們可以有社工作出跟進，轉介適合的途徑，讓這些市民可以獲得應急的經濟援助。這並不等於他們拿了這些“應急金”，便不可以提出索償或不受到其他法律的保障，他們一樣可以雙軌地進行。因此，我們現時其實已有渠道，照顧有特別及即時需要的個案。

譚耀宗議員：主席……

主席：梁議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

梁耀忠議員：是的，局長沒有回答我有哪些基金，而只說可以找社工幫忙。因為她剛才說有其他的基金，我想知道是甚麼基金。事實上，據我所知，沒有甚麼基金可提供協助，所以，我希望她能清楚說明。與此同時，多謝局長關心，那位傷者不是我，是其他市民，即使是市民受傷了，港鐵也不去作出慰問，我覺得這公共機構真的是要不得……

主席：你的觀點很清楚了。局長，你可否告訴議員有些甚麼基金，供議員作為參考？

運輸及房屋局局長：主席，我跟勞工及福利局瞭解過，有一系列基金可提供援助，我會向該局轉介這個問題，希望該局會提供書面的資料。(附錄II)

譚耀宗議員：主席，局長剛才說很多個案是涉及自動扶手電梯的意外，但我接觸的投訴個案則是月台和列車之間的罅隙引發的。那位受害人是一位女士，身體也頗為肥胖。她說在走過月台的時候絆到並跌在地上，因而受傷，需要經過較長時間的治療才可以康復。她其後到港鐵投訴，要求賠償，但不得要領，然後便來找我。我多次協助她，更找了港鐵的CEO。

但是，港鐵方面則表示，這宗意外是不會有任何補償或賠償的。這位女士認為若要打官司，她可能無法取得法援，但如果要自掏腰包打官司則不划算。我們一直向港鐵追討，到最後港鐵說賠償少許金錢，看當事人是否接受。

從主體答覆的附件二，可以看到事實正是這樣。2010年的賠償金額為21,348元，相關個案有18宗，換言之，每宗個案可能只賠償一千多元便作罷。我覺得這樣下去，對乘客是否公道呢？這樣的處理手法是否合理？局長是否也需要與董事局討論一下？

運輸及房屋局局長：主席，由於港鐵每一天都要處理這麼多的人流，所以我們特別有一系列關於空隙的措施——我剛才在主體答覆中也有提及——就是在月台範圍內盡量作出提示，希望市民小心。

至於附件二，我也曾特別瞭解過2010年的個案數目——這是已接受賠償的個案——我向港鐵查詢這個數字的組成內容，當中有很多其實是一些較輕微的意外，市民出示醫生紙，港鐵便對其醫藥費作出承擔。所以，那金額未必完全顯示當年所發生的一些意外，因為還有一系列的個案是由保險公司處理的。

我相信大家也明白，公證行可能也有一些處理程序。我覺得最重要的是每一宗個案也要認真研究。但是，另一方面，我們也要理解，港鐵公司也要瞭解及判斷是否真的需要就相關的意外負上責任。在現階段，法律上有不同的渠道處理，而小額錢債案也未必需要動用法援。當然，較大金額的索償便需要在法庭處理。

我在主體答覆也說過，無論是用基金的形式，還是其他渠道的形式，我們也希望能幫助這些市民在經濟上迅速得到應急支援。整體上，我也希望港鐵公司可以迅速處理這些不同的個案。據我理解，如果個案由港鐵公司自行處理，該公司會盡快處理；如果是轉介個案，保險公司及公證行也會盡快處理這些個案。

黃成智議員：主席……

譚耀宗議員：主席……主席……

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

譚耀宗議員：還有一點，我剛才向局長詢問會否把這些問題帶回港鐵董事局討論，但她沒有回答我這一點。

運輸及房屋局局長：主席，我會向港鐵公司反映議員今天提出的意見。

黃成智議員：主席，局長在主體答覆的第(一)及(二)部分提到很多措施。但是，推行這些措施後，附件一所載列的意外數字仍然繼續上升。很明顯，這些措施並不能真正可以減少意外發生或減輕意外情況。

我們一直要求港鐵增設幕門，但到今天也仍然是“只聞樓梯響，未見人影到”，又說要10年後才建造。另一方面，港鐵不斷加價，但當發生意外有市民受影響時，卻又不作出補償、賠償。

局長剛才的答覆很詳細，我現在很簡單地問局長，局長一會兒簡單回答便可以了。港鐵連這些問題也不處理，不幫助市民，不體恤市民，局長覺得港鐵是否很無良呢？我要問一問局長，她覺得港鐵是否很無良呢？

運輸及房屋局局長：主席，我們在鐵路事宜小組委員會也有詳細交代幕門的問題，議員也很積極跟進事態的發展。其實，前地鐵線的幕門

加快了建造的流程，因此我們可以提早完工。我們現在說的其他幕門，是指東鐵線的幕門。

我們也解釋過東鐵的情況，便是在進行測試後，發現有穩定性的問題，而問題的癥結在於信號系統。現時的信號系統陳舊，如果不更換新的信號系統，其實未必能負荷那麼精密的操作安排，即列車與幕門要同步、同位置打開等，而這也會影響到列車班次。我們覺得應該盡快處理問題，但也要與更換系統一併進行。這些技術方面的原因，我們也有向議員解釋。

無論是整體的系統提升，還是安全系數，港鐵公司均十分重視。議員剛才說過，2008年到現在的意外數字其實是平穩的。我也解釋過，因為大部分意外是涉及扶手電梯及自動行人道，未來的宣傳也會針對性地在這方面下工夫，一定會切實執行。

黃成智議員：主席，我是問局長的看法，問她覺得港鐵是不是無良。她沒有回答我是不是無良。

主席：黃議員，局長已經作答。

本會就這項質詢已用了超過25分鐘。第三項質詢。

鼓勵捐贈腎臟的措施

3. 陳健波議員：主席，大部分末期腎病患者需要長期洗腎，但洗腎不但無法根治腎病，更嚴重降低病人的生活質素，所以腎臟移植是他們唯一重獲新生的機會；但去年本港等候腎臟移植的人數遠高於捐贈宗數，兩者的比例為20比1，遠遠高於肺臟的6比1，眼角膜的2比1，肝臟的1比1及心臟的0.6比1。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於衛生署於2007年進行電話調查顯示約70%的受訪者表示願意死後捐贈器官，但截至去年年底，中央器官捐贈名冊只有約7萬名市民登記，佔全港整體人口的1%，遠低於電話調查結果，當局有否檢討兩者出現重大差別的原因；此外，器官捐贈及移植國際註冊表的數據顯示，2009年，每100萬人中，西班牙約有34名遺體器官捐贈者，居世界之

冠，歐盟平均約有17名，而香港則只有約5名，當局有否分析本港遺體器官捐贈數目遠低於其他地區的成因，並採取符合中國人傳統文化的措施，提出從根源上改善問題的方法；

- (二) 鑒於去年本港活體腎臟移植的數字佔整體腎臟移植數字低於一成，遠比英國及美國的四成為低，當局有否就本港腎臟活體移植比例遠低於歐美國家的問題作出研究，並參考外國例子，教育市民捐贈器官不一定待生命完結後才可進行；及
- (三) 鑒於很多國家近年興起“捐贈配對”(即協助一對捐贈者和病人與另一對捐贈者與病人配對)，令活體捐贈器官的數字大幅上升，根據美國衛生及公共服務部的數據，在美國經“捐贈配對”進行活體移植腎臟的數字更由2001年的4宗大幅上升至去年的四百多宗；但本港同期的活體移植腎臟數字卻由14宗下跌至7宗，當局會否考慮從立法及各方面着手，研究“捐贈配對”能否幫助本港千多名正在等候腎臟移植的病人？

食物及衛生局局長：主席，對患有末期器官衰竭的病人來說，器官移植往往是他們重獲新生的唯一希望。現時，本港每年大約有400宗器官捐贈個案，其中約九成來自遺體捐贈。在香港進行器官移植，不論遺體或活體移植，均受《人體器官移植條例》規管，主要目的是確保移植的器官並不涉及任何商業交易。

器官捐贈和移植，以至最後能否救助病人，取決多個環節，其中醫院管理局(“醫管局”)已經有機制處理和協調各個臨床環節。然而，其中一個最重要、亦是我們無法控制的環節，就是大眾對器官捐贈的取態。因此，政府的政策是希望逐步在社會推動器官捐贈的文化。多年來，衛生署聯同醫管局和社會各界攜手透過不同形式推廣器官捐贈，包括呼籲各界領袖起帶頭作用支持器官捐贈，令更多人接受和願意捐贈器官。

現就質詢各部分的答覆如下：

- (一) 香港的器官捐贈率整體呈現上升趨勢，由2005年的每100萬人口大約4人增加至2010年大約7人，高於亞洲其他經濟

發達地區，例如新加坡(4.6)和日本(數字更低，為0.8)，但較一些歐美國家為低。器官捐贈率受很多因素影響，包括人口結構及死亡率、市民及其家屬的意願，以及臨床因素等。各地的背景和情況均有不同，我們不宜將香港的捐贈率直接與其他地區一概而論。

現時，要表明死後捐出器官的意願，市民可透過由衛生署管理的中央器官捐贈名冊登記。目前，已有超過78 000名市民在中央名冊登記。此外，市民亦可簽署及攜帶器官捐贈證或向醫護人員表達意願。即使死者生前未有簽署器官捐贈證或在中央名冊登記，只要家屬同意仍可將死者的器官捐出，遺愛人間。根據醫管局2010年的資料，在評定為適合捐贈器官的病人當中，其家人同意捐出完整器官的比率約為50%，有關數字多年來維持穩定。我們希望透過推廣和教育，傳達器官捐贈重燃生命的信息，讓公眾特別是死者家屬更接受和願意捐贈器官。

- (二) 就腎臟捐贈而言，在2006年至2010年期間，公立醫院內活體捐贈的數字大致平穩，每年平均約為10宗；而遺體捐贈的數字則整體上升，由每年53宗增至每年74宗。從數字上來看，遺體捐贈的增加，減低了活體捐贈佔整體腎臟捐贈的比例。相比之下，在肝臟方面，活體捐贈佔的比例則較高，約為六成。

活體捐贈比遺體捐贈涉及較多考慮因素，例如捐、受雙方的醫療風險及康復支援，而公立醫院相關的醫護人員會詳細考慮各項臨床因素。一般而言，活體捐贈較常見於有血親或婚姻關係人士之間，但亦有並不涉及直屬關係人士的個案，而《人體器官移植條例》亦在確保無商業利益和交易的情況下容許有關移植。

政府推廣器官捐贈作為一項救人善舉，現時並無特別區分遺體和活體捐贈。然而，從實際情況和統計數字考慮，遺體捐贈仍會繼續是主要的器官捐贈來源。

- (三) 在香港，鑒於適合活體腎臟捐贈和移植的個案數量不多，一般而言，能夠作出配對捐贈的機會不大。過往亦曾有適合的肝臟配對捐贈和移植個案，有關捐贈和移植符合《人體器官移植條例》的要求，得到人體器官移植委員會批准，

而由公立醫院安排進行移植。現時法例已經確保無商業交易的前提下容許有關移植，而至於是否有個案能夠進行配對捐贈和移植，則須由病人的主診醫生視乎臨床因素考慮和作出判斷，以及是否得到人體器官移植委員會的批准。

陳健波議員：主席，傳統的腎臟捐贈大多數在配偶及有血緣關係的親屬之間進行，但由於捐贈者與病人的血型及免疫系統未必脗合，很多時候，移植機會便白白浪費了。

我想問當局會否研究荷蘭及南韓的做法，推行一項全港性的配對計劃，包括設立中央資料庫，供有意進行捐贈配對的人士登記？

食物及衛生局局長：主席，我們未曾得到有關專家提供這方面的意見。一般而言，雖然輪候腎臟移植的人數眾多，但很多時候仍然有洗腎服務來維持他們的生命，所以在這方面，我們會很小心決定是否需要使用較創新的機制來幫助病人接受活體捐贈。

現時，關於活體腎臟捐贈，有關人士的血型配對及組織配對會較其他器官複雜，所以不單是血型脗合便可以，必須視乎其他特定組織的配對，所謂tissue typing方面的需要。因此，這方面的工作是相當繁複的，亦可說涉及相當多資源或人力。如果得到的效果並不能令特別多的病人接受腎臟移植，亦需要考慮是否值得這樣做。香港在處理腎臟方面的問題正在持續改善，除了洗血服務有所改善外，遺體捐贈腎臟的數字亦一直有增加。

李鳳英議員：主席，我近期亦接到一宗有關活體腎臟移植的個案，有關病人對我說，即使其親屬願意捐出腎臟給他，也要進行相關的評估，需要一年半時間，即是要在評估後，才決定是否適合。就這方面，對病人無疑是漫長的等待，對病人的身心及經濟，也是沉重的負擔。

因此，我想問局長，隨着醫療科技進步，當局會否檢討相關的評估程序，使病人無須背負這種沉重的負擔，減輕他身心的疲累？

食物及衛生局局長：末期腎病是一種慢性疾病，醫生通常要花時間來決定病人是否適合換腎。如果需要換腎，便把他的個案列入輪候機制

內，同時亦會向病人解釋，究竟哪些人適合向他進行活體捐贈。很多時候，醫生需要花很多時間向病人家屬或直屬親人解釋。如果有人願意進行活體捐贈，醫生會盡快進行組織的配對；如果他們認為適合，便會向人體器官移植委員會申請。所以，就整個程序而言，每一個步驟應無需等候一年多。為何某些個案的等候時間會這麼長？我們必須瞭解當中是否存在其他因素，因為我相信病人有時候會考慮應否接受他的一位親人的活體移植，或有其他方面的考慮，這都是其中一些因素。我們可以在化驗或配對方面加快處理，但很多時候最終決定並非在於化驗結果，而是捐贈者和受贈者之間所作出的不同考慮。

所以，在這方面，我認為需要多作研究，亦希望能夠令更多病人可以及早接受捐贈移植。

陳淑莊議員：主席，局長的主體答覆第(一)部分提到中央器官捐贈名冊上有78 000名市民登記，當中亦提到器官捐贈證。我記得我在小時候，即在符合捐血年齡時，好像是在捐血站一併填寫器官捐贈證。中央器官捐贈名冊的登記人數，其實只佔全香港人口的1%而已，數字似乎不太理想；我想問政府，政府當局有否檢視每年增加的登記人數大約是多少，以及有否進行比較廣泛的宣傳，以便鼓勵更多市民，最低限度填寫器官捐贈證或在中央器官捐贈名冊登記？

食物及衛生局局長：主席，中央器官捐贈名冊的工作是我們與醫學會於3年前一起進行的，把醫學會過往一直進行的工作由衛生署接手處理，因此登記人數由過往只有四萬多人，增至現時七萬多人。當然，在數字上，我們認為應可陸續增長，我們會繼續在這方面進行更多宣傳工作，例如衛生署會派發單張。我手邊這張是捐贈證——不知道陳議員是否也持有這款捐贈證——這張捐贈證應該是最新的設計，如果妳手持舊款，也可以轉換一張新的，因為新的捐贈證以膠料製造，比較容易保存。

我相信很多香港人均願意捐出他們的器官，但當然，我認為在他們未曾表達這個意願前，家人要揣測他們的想法是一個很重要的考慮。我特別勸諭香港家庭可以討論這問題。即使你沒有捐贈證，最低限度你在生前曾提及器官捐贈，那麼當家人真的有需要作出決定時，也比較容易。我剛才已提到，有時候，即使已證明某人不幸腦死亡，他的家人也未必能作出這方面的決定，因為他們不知道他生前的想法。我認為我們有一半情況因而得不到器官，也喪失了移植的機會。

因此，不論死者是否持有捐贈證或是否曾登記，一般而言，我們都要尊重死者家人的意願。我們可以向家人解釋，死者已有一張捐贈證，或他已登記捐贈器官，這亦可以幫助家人作出決定，令他們在心理上消失一些障礙。我認為這是相當重要的。

我亦藉此機會希望各位議員也能夠齊心協助推動器官移植。我們會藉這項質詢，再派發一些這類宣傳單張給各位議員，希望你們除了在自己的家庭外，也可在各自的議員辦公室協助我們宣傳。

陳淑莊議員：主席，我想追問，不是追問，應該說局長尚未完全作答，除了在立法會進行宣傳外，局長有否考慮一些特別渠道？我那時是在捐血站進行登記的，局長剛才也介紹了，但並沒有甚麼針對性……

主席：請簡短地提出你的跟進質詢。

陳淑莊議員：他沒有針對性地提出會透過甚麼渠道進行宣傳。

主席：局長，你有否補充？

食物及衛生局局長：主席，關於針對性渠道，我們會把握任何機會進行這方面的宣傳工作，例如今年我們會在九龍公園豎立一個紀念器官捐贈的地標，藉此對捐贈器官者表示認同。我們亦會在那裏進行一些長期活動，以推廣器官捐贈。衛生署亦會在學校及其他地方舉辦這方面的講座，此外，我們會定期透過電子傳媒或在電台進行呼籲。

梁耀忠議員：主席，局長剛才提到，他相信很多香港市民均願意捐贈器官，不過，現時政府提出的方法只是進行一些宣傳。然而，正如陳淑莊議員所說，如果要登記的話，卻不知道往哪裏登記。既然這樣，局長可否考慮另一種模式的做法，如選民登記般，每年進行一次全港性的街頭宣傳，並同時替市民進行登記，讓他們能夠方便地表達其意願，並即時簽署及獲發捐贈證，我相信惟有這樣做才會收到成效，因為如果依賴過往的做法，雖然登記人數會有所增長，但卻不太理想，當局可否廣泛地進行這工作？

食物及衛生局局長：主席，我們會考慮不同的方法以增加宣傳。至於可否利用登記選民、或登記其他資料(例如市民申領身份證)的場合進行宣傳，我們也可以在這些場合進行推廣。但是，市民是否願意捐贈器官，我們要尊重他們決定的自由，我覺得這點相當重要，因為香港是一個很自由的地方，我們可以盡量進行宣傳，但任何決定也要由市民自己決定。

我剛才提到，關於死亡這類問題，在家庭上並不會廣泛討論。我們應該開放些，鼓勵更多家庭進行這方面的討論，特別是如果新聞報道捐贈器官事件時，大家可藉此機會討論一下。例如最近香港海關那位很有心的捐贈者，他願意向一位與自己沒有血緣的同事捐贈肝臟，令更多香港人理解到捐贈器官的意義，以及如何能夠延續生命等重要信息。我們亦會利用不同的渠道，讓這種正確的信息繼續宣揚開去。

梁耀忠議員：主席.....

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

梁耀忠議員：是的，局長沒有回答，我直接問他可否.....

主席：請簡單地提出你的跟進質詢。

梁耀忠議員：.....採用一種如選民登記的方式，每年在全港各地區進行，我不知道局長有沒有誤會了我的.....

主席：你已清楚地提出了跟進質詢。

梁耀忠議員：這項登記也是自願的，是不會強迫的，市民要自願才會到來登記，對嗎？這都是一個意願的.....

主席：請你讓局長作答。

食物及衛生局局長：主席，我已經表示我們會考慮。

主席：本會就這項質詢已用了接近22分鐘。第四項質詢。

規管慈善機構

4. 張國柱議員：主席，據報，近年獲豁免繳稅的慈善團體及街頭籌款活動的數字不斷增加，不少慈善團體的募捐手法惹人爭議，財務管理更是黑箱作業。報道亦指團體申請豁免稅項或在街頭籌款都相當容易，例如現時任何屬慈善性質的團體，只須符合《稅務條例》第88條的要求，便可向稅務局申請豁免稅項；任何機構要舉辦街頭籌款活動，則只須向有關的政府部門申請相關的許可證或牌照。就此，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於現時稅務局在審核慈善機構或信託團體的豁免繳稅申請時，是根據該等機構或團體提交的證明文件以確定其是否屬慈善性質，有否檢討上述機制的成效；過去3年，有否拒絕批核該等申請；如有，詳情為何；負責審批街頭籌款活動的政府部門，於批准申請後會否監管或巡查籌款活動的進行；若會，詳情為何；若否，原因為何；各政府部門會否協調或交換申請者的資料，以防有違規的團體再次提出申請；
- (二) 現時有否法例監管網上籌款活動；若有，詳情為何；若否，原因為何，以及日後會否研究立法規管；及
- (三) 鑒於香港法律改革委員會(“法改會”)已完成關於慈善組織的法律和規管架構的諮詢文件，政府將於何時公布該文件並落實有關的建議；現階段政府有何短期措施加強監管該等組織及街頭籌款活動？

財經事務及庫務局局長：主席，我就質詢的3個部分回覆如下，當中已包括社會福利署(“社署”)、影視及娛樂事務管理處(“影視處”)和食物環境衛生署(“食環署”)的回覆。

香港現時沒有法律條文界定何謂慈善組織或慈善目的，亦沒有單一法例規管慈善組織及其運用捐款的情況。慈善組織可以透過不同形式成立，包括信託團體、根據《社團條例》成立的社團、根據《公司條例》註冊的法團，以及根據香港法規成立的團體等。

根據《稅務條例》第88條，屬公共性質的慈善機構或信託團體可獲豁免繳稅。該等機構或團體如希望按有關條文獲豁免繳稅，須向稅務局局長申請，並提交有關的註冊證明副本、規管其活動的文書副本(如組織大綱及細則、信託契約或會章)，以及過去一年及／或未來一年舉辦活動的列表等，以證明該組織屬慈善性質及其活動與其宗旨相符。

稅務局一向參照普通法的案例，作為審批慈善組織豁免繳稅申請的準則。簡單而言，獲豁免繳稅的慈善組織必須屬公共性質及純粹是為法理上承認的慈善用途而設立。依據過往案例，慈善用途包括(1)救助貧困；(2)促進教育；(3)推廣宗教；及(4)除上述之外，其他有益於社會而具慈善性質的宗旨。稅務局依據上述的準則處理慈善團體提出的豁免繳稅申請，一直行之有效。若有關團體的規管文書所列的宗旨並非純粹屬於上述提及的慈善宗旨，又或該等團體擬舉辦的活動與其規管文書所列的宗旨不符，有關的豁免繳稅申請將被退回，部分申請人會在作出適當修訂後，重新提出豁免繳稅申請。稅務局沒有統計慈善組織申請豁免繳稅而被拒的個案數目。

至於街頭籌款活動的規管，涉及多個政府部門的範疇，包括影視處、食環署及社署。各部門均會就其管轄的籌款活動實施相關監管措施，防止和打擊涉及詐騙的籌款活動。

有關在公用街道售賣獎券活動方面，根據《賭博條例》(第148章)，只有事先向影視處申請獎券活動牌照並取得批准的機構，方可於公用街道售賣獎券。影視處會根據有關機構過去活動或慈善工作的紀錄及財務報告審批牌照申請。對於違反獎券牌照條件者，影視處會考慮拒絕同一機構在日後提出的申請。此外，影視處亦規定持牌人必須在公用街道售賣獎券期間，於顯眼地方展示主辦機構的名稱，而每個銷售處的負責人亦須保管牌照副本和由影視處處長就有關活動簽發的批准信副本，以便公眾查閱。市民亦可瀏覽影視處網頁，查閱獲發獎券活動牌照的機構名單、獲批地點及日期。

如慈善團體以透過售賣貨品形式在公眾地方籌款，則須根據《公眾衛生及市政條例》(第132章)向食環署署長申請臨時小販牌照。如申

請屬商業或牟利性質，食環署不會考慮。食環署在接獲有關申請後，會徵詢相關部門的意見，若有關部門不反對，才會發出臨時小販牌照。就臨時小販牌照而言，食環署主要負責監管相關的小販擺賣活動及環境衛生事宜。分區小販事務隊每天會巡邏區內街道，向領有臨時小販牌照的籌款活動攤位進行視察，以確保持牌人在進行相關活動時遵守《小販規例》(第132AI章)及發牌條件。如發現有屬其他部門權責的問題，小販事務隊會將個案轉介有關部門跟進。食環署會繼續根據現行發牌機制，與相關部門保持溝通，審批慈善團體提出的臨時小販牌照申請。

另一方面，任何團體為慈善用途而在公眾地方進行籌款活動或售賣徽章、紀念品或類似物件的活動，須根據《簡易程序治罪條例》(第228章)事先向社署申請公開籌款許可證(“許可證”)。籌款機構須在活動後90天內向社署提交有關活動的審計報告，其中須列明所籌得款項的用途及籌款活動的收入和支出等。如發現有機構過往曾嚴重違反許可證的規定或涉及違法行為，社署不會批准有關機構的許可證申請。此外，社署亦會就不獲批准的申請知會其他相關部門，包括警務處、地政總署及食環署等。

就社署職權範疇內有關公開慈善籌款的監管工作，獎券基金諮詢委員會剛於今年5月完成檢討，並建議推行一系列的行政措施。有關措施主要針對公開慈善籌款活動可能造成的滋擾及旨在增加籌款活動的透明度，包括規定機構須在進行籌款活動後的90天內，在機構的網頁、年報、通訊或發給會員的特別通告刊載活動的審計報告，並保存相關文件供公眾人士查閱；在公共街道以流動方式募捐的範圍，只限於指定地點所設置捐款收集箱的固定攤位周邊起計的10米範圍內；在每個公共街道指定地點／範圍進行籌款活動的籌款人員數目上限為8名；每名員工或籌款人員均須佩帶印上機構名稱、徽號(如適用)及電話號碼的名牌等。經諮詢相關的非政府機構及政府部門後，社署將於今年8月正式實施新增的行政措施，以加強監管工作。

香港是一個守望相助，熱心公益的社會。政府當局致力提供一個友善環境，盡量精簡行政程序，方便慈善團體動員社區資源進行籌款活動。與此同時，當局需確保這類活動不會對市民造成不便和滋擾，並保障捐款人的權益。我們亦會嚴厲打擊涉及詐騙的籌款活動。

法改會的慈善組織小組委員會預期於2011年6月中發表《慈善組織》諮詢文件，就有關香港慈善組織的法律及規管架構進行為期3個

月的公眾諮詢。在完成諮詢和考慮公眾的回應後，法改會便會擬備最後報告書。當局會密切留意有關檢討的進展及其建議。

張國柱議員：現時才提出就慈善組織立法，真的是有點後知後覺。局長剛才也說，現時並無單一條法例規管慈善組織。雖然局長花了不少時間作答，但他似乎忘記了就質詢的第(二)部分，即網上籌款活動一事作答。主體答覆似乎沒有提及，當局有否對網上籌款活動作出規管。如當局在規管方面遇到困難，可否告知本會？

財經事務及庫務局局長：多謝張議員的補充質詢。本港現時並無特定法例對網上籌款活動作出規管。假如我們接獲有關網上籌款活動涉嫌詐騙的投訴或消息，警方將會作出跟進及調查。

陳茂波議員：主席，我的補充質詢是，當局共接獲多少宗涉及慈善團體的企業管治、財務透明度和籌款活動的投訴，以及當局的跟進行動為何；至今有否向任何人提出起訴；如有，罰則為何？

主席：哪位局長作答？財經事務及庫務局局長，請作答。

財經事務及庫務局局長：就涉及稅務方面的投訴，我並沒有這方面的資料，即關於違反《稅務條例》的投訴的資料。但是，我們當然有定期作出跟進，以瞭解慈善團體所舉辦的活動與其申報的宗旨是否相符。

陳茂波議員：主席，我的補充質詢並非針對向稅務局申請豁免稅項的投訴。

主席：請重複你的補充質詢。

陳茂波議員：主體答覆提到，其實有很多方面，我想問.....

主席：你只需重複你的補充質詢。

陳茂波議員：我的補充質詢是，就主體答覆中提到慈善團體的各種籌款活動，當局有沒有統計數字，顯示至今共接獲多少宗投訴？而針對這些投訴，當局曾作出甚麼跟進工作，以及有否向任何人士提出起訴？當局有沒有這些統計數字？如當局曾經提出起訴，該等人士的結局為何？

主席：哪位局長作答？

勞工及福利局局長：主席，或許讓我回答這些問題。

根據社署的數字，應可回應陳議員的關注。在2008年，社署曾成功就兩宗個案作出檢控，涉案人士均被入罪及罰款。換言之，我們以往一直也有處理這些投訴，我們是有作出跟進行動的。

陳茂波議員：主席，我可否要求局長就我剛才問及的相關資料，在會後提供書面的補充資料？

主席：議員要求索取有關投訴和已獲處理的投訴的數字。局長，你可否向議員提供？

勞工及福利局局長：好的，待我們把其他部門的相關資料統整後，便會提供予議員。(附錄III)

詹培忠議員：主席，局長在主體答覆中表示，在公共街道指定地點／範圍進行籌款活動的籌款人員數目上限為8名。我曾經投訴在金鐘港鐵站外，有籌款人員利用輪椅追着市民，要求他們捐款，直到現在偶爾仍會看見這種情況。我想請問當局，究竟哪個部門負責處理這類投訴？我希望這些籌款人員不要騷擾其他市民。

主席： 哪位局長作答？勞工及福利局局長，請作答。

勞工及福利局局長： 首先多謝詹議員的提問。詹議員早前曾就一宗個案親自致電給我，我亦有作出跟進。

主體答覆提到，社署將於8月1日起落實一系列建議。現時我們並沒有就籌款人員數目作出規限。獎券基金諮詢委員會早前進行了全面的檢討，並建議在8月1日起實施6項行政措施，而其中一項正是詹議員剛才提到的，亦即在公共街道指定地點／範圍內進行籌款活動的籌款人員數目不可多於8人。籌款機構日後須遵循這些新措施，我們希望它們能完全遵循，否則便會違反社署發出許可證的規定。

主席： 你的補充質詢是否未獲答覆？

詹培忠議員： 我的問題是，倘若籌款人員不遵守那些措施，哪個部門負責處理這些投訴個案？

勞工及福利局局長： 主席，這要視乎有關機構獲發甚麼許可證或牌照。例如賣旗或賣徽章的活動，這是屬於社署管轄的。陳局長亦在主體答覆清楚交代，如果是售賣獎券，這便屬於影視處管轄；如果是在公眾地方進行賣物籌款活動，這便屬於食環署管轄，所以是要視乎有關機構獲發哪類許可證／牌照而定。不論是由哪個部門執法，我們也會作出溝通。

梁耀忠議員： 主席，局長在主體答覆表示，“至於街頭籌款活動的規管，涉及多個政府部門的範疇，包括影視處、食環署及社署。各部門均會就其管轄的籌款活動實施相關監管措施，防止和打擊涉及詐騙的籌款活動”。

我想請問局長如何實施相關監管措施？究竟這些監管措施是甚麼？你有沒有一些人手專責進行這項工作？如有，共安排了多少人手，而他們的職級為何？

主席： 哪位局長作答？勞工及福利局局長，請作答。

勞工及福利局局長： 主席，或許讓我回答這個問題。

事實上，政府部門之間一直也有保持聯繫。舉例說，假如某些申請不獲社署批准，我們會把此事通知有關部門，包括地政總署和警務處。至於獲社署批准的所有街頭籌款活動申請，我們一定會把批准信的副本交給警方，特別是分區警署的指揮官和巡邏警員，讓他們對這些活動多加留意。

第二，陳局長在主體答覆亦已交代，如果籌款活動是由食環署發牌的，他們的小販事務隊會進行視察及跟進。不同的政府部門均有作出協調，實際上，就公眾地方進行的籌款活動，我們的監察是很嚴謹的。

主席： 你的補充質詢是否未獲答覆？

梁耀忠議員： 局長沒有清楚回答我的問題，我剛才是問，當局有甚麼相關監管措施以防止和打擊涉及詐騙的籌款活動，以及有多少人手負責此事，而這些人員屬於哪個職級？局長完全沒有回答這些問題。

勞工及福利局局長： 主席，我是從社署的角度作出回應。當我們向慈善團體發牌，即發出許可證以後，如果他們違反許可證的規定，這便是觸犯刑事罪行。大家都知道，由於社署是根據《簡易程序治罪條例》批准有關申請的，因此該等團體須負上刑事責任。

此外，這些團體亦須遵守一項規定，就是須在活動完結後的90天內向社署提交審計報告，這是很重要的，當中須清楚交代一些數字，例如有關活動共籌得多少款項，以及所得款項的用途等。

主體答覆亦提到，由8月1日起會有6項新的行政措施，該等措施旨在加強問責性和透明度。除了要求慈善機構向社署署長提交審計報告外，我們還要求他們多走一步，亦即在其網頁或刊物等同時刊載這些資料，讓公眾人士參閱。

至於賣旗方面，根據現時的規定，慈善機構須在賣旗活動完結後的90天內，最少在本港一份中文報章及一份英文報章刊載審計報告，以增加透明度。在這方面，我們是有一定的要求的，他們必須予以遵從。

主席：你的補充質詢是否尚未獲得答覆？

梁耀忠議員：局長完全沒有就人手和職級的事宜作答。

主席：局長，請就人手和職級的事宜作答。

勞工及福利局局長：主席，我們沒有安排一些特定的同事進行巡查。我們現時的兩種做法是，第一，正如我剛才所說，我們會把批准信的副本發給地區的警務人員，警員在巡邏時如遇到這些籌款人員，可以向他們查問。此外，我們亦規定籌款活動的負責人須帶備許可證的副本，而籌款人員則須佩帶印有所屬機構資料(包括機構名稱、電話號碼)的名牌，以便即時致電查問。

第二，市民如有任何疑問，可以致電社署的熱線(電話號碼：2343 2255)查詢。社署的網頁也有列出資料，讓大家查閱我們向甚麼機構發出許可證，以及這些機構在哪些地方和日期進行公開籌款活動。這方面的透明度是很高的。

李卓人議員：主席，我不知道兩位局長是否承認，其實《稅務條例》第88條存在一個漏洞。從局長的主體答覆中看到，慈善機構提出豁免稅項的申請會由當局進行審批，確保該機構屬慈善性質，而有關機構亦須提交過去一年和未來一年的活動列表等。問題是，這些機構“過了海便是神仙”，申請獲批以後便沒有甚麼透明度可言。

我想請問局長，會否要求慈善團體，即根據《稅務條例》第88條申請豁免稅項的慈善團體須保持透明度，讓市民得知其財政狀況，得知其資金不止是用於行政人員的薪金上，而是把善款真正用於幫助有需要或符合該慈善團體宗旨的活動上。支聯會的財政狀況也有列載在

網頁供市民瀏覽，但根據《稅務條例》第88條申請豁免稅項的所有團體的財政狀況，則未必可以在網上瀏覽。

主席：請你讓局長作答。

李卓人議員：在這方面，局長有否甚麼規管措施或建議？

主席：哪位局長作答？財經事務及庫務局局長，請作答。

財經事務及庫務局局長：主席，關於根據《稅務條例》第88條申請豁免稅項的資格，稅務局在給予批准之後亦會作出跟進，並非在給予批准以後便甚麼也不做。該等慈善機構在申請豁免稅項時需把有關文件提交稅務局，而為了保障稅收，稅務局會定期覆查這些機構是否仍有免繳稅項的資格，稅務局會檢視他們的財務狀況，亦會看看他們的活動是否與其宗旨相符。此外，當局亦會留意報章報道或其他人士作出的投訴，以及作出跟進行動。就這方面，當局是有做工夫的。

至於議員在問題中提到其他較闊的範疇，例如透明度等，這並不在《稅務條例》的規管範圍之內。法改會即將發表《慈善組織》諮詢文件，我相信大家可以循這渠道進行討論，並就提高慈善組織的透明度提出意見。

李卓人議員：關於透明度方面，我不知道勞工及福利局局長有沒有補充，因為陳局長表示這不是稅務局所能處理的事宜，稅務局的工作主要是處理免繳稅項的申請。就透明度方面，其實法改會有否提出任何建議？

主席：勞工及福利局局長，你有否補充？

勞工及福利局局長：主席，也許讓我稍作補充，剛才我已表示，我們規定慈善機構須在進行籌款活動後的90天內，在審計報告中清楚交代所得善款和支出，當中有多少開支屬於行政費用。讓我舉一個例子，

例如賣旗活動，我們規定行政費用不能超過所籌得的款項的十分之一，即不可以多於一成，否則，便全部……

李卓人議員：主席，我不是問賣旗活動，而是問所有慈善團體的透明度。

主席：局長，你有否補充？

勞工及福利局局長：主席，我沒有補充，我只想提出一點，社署已於2004年發出《慈善籌款活動最佳安排參考指引》，任何人士均可在社署的網頁下載指引，我們亦有將指引發給七百多間慈善機構，當中清楚說明管治、財務管理及問責等問題，這份資料性文件可為這些機構提供指引。

主席：本會就這項質詢用了差不多24分鐘。第五項質詢。

石油氣的士死火事件

5. 梁耀忠議員：主席，在2010年本港發生多宗石油氣的士及公共小巴集體“死火”的事件後，機電工程署(“機電署”)成立石油氣車輛事件專案小組(“專案小組”)跟進事件。專案小組的調查報告指出，中石化油站的石油氣品質適合石油氣車輛使用，對車輛性能沒有影響。此外，專案小組沒有證據確定石油氣車輛的維修狀況直接引起有關“死火”事件，但專案小組認為石油氣車輛的維修狀況與車輛的正常運作有一定的關連。然而，近日有報道指再有數百輛石油氣的士相繼“死火”。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局有否統計，去年石油氣的士在行車期間突然“死火”的個案數目；若有，當中有多少個案在的士催化器內發現硫磺粉末；若沒有統計，當局會否考慮日後記錄該類數字；
- (二) 鑒於有業界人士向本人反映，有一定數量的石油氣的士近期經保養維修後，仍然出現“死火”情況，當局可否詳細解

釋上述專案小組的調查結果與近期的士相繼“死火”的關係；及

- (三) 當局有否考慮任何新對策，以解決石油氣的士經常“死火”的問題；若有，詳情為何；若否，原因為何？

環境局局長：主席，因應去年年初發生的石油氣車輛事件，機電署成立了由專家、學者和業界人士組成的專案小組，進行全面和深入調查，以找出事件的成因。專案小組從多個方向，包括石油氣的供應源頭、氣庫和加氣站的營運，以及車輛的運作及維修等工作範圍進行調查。調查報告已於2010年3月發表。綜合調查所得，專案小組認為不能排除石油氣車輛“死火”事件由多於一個原因造成。

此外，專案小組下設研究小組，負責監督“石油氣車輛測試計劃”，以收集更多客觀的數據進行分析，並訂定適當的改善措施。測試結果已於2010年9月發表。研究小組認為在石油氣品質符合本港車用石油氣的規格下，透過定期的車輛保養，石油氣車輛應可正常地運作。

就石油氣的士在行車期間突然“死火”的個案數目，機電署透過於2010年年初設立的24小時電話熱線，監察和跟進石油氣車輛的故障情況。熱線至今共收到195宗故障個案，大部分個案是在2010年年初收到的。今年1月至2月期間，熱線共收到4宗故障報告，其後機電署為業界提供的4輛石油氣的士進行檢查，發現故障原因是由於零部件老化或空氣與燃料之間的比例調校不當，與石油氣質素無關。自今年2月底至今，熱線並沒有收到任何故障個案的報告。

機電署收到的故障個案報告中，有23位來電人士曾提及在其車輛的燃料系統發現粉末。由於石油氣內有硫磺存在，在燃料系統內發現相信是硫磺的粉末應屬正常現象，透過定期保養，不會影響一般石油氣車輛的正常運作。

針對石油氣車輛的問題，機電署已積極跟進調查報告及測試結果所提出的改善建議，詳情如下：

在石油氣品質方面，機電署會繼續檢視石油氣供應公司在每次進口時提交的第三者獨立檢驗報告，確保進口的石油氣品質符合規定。該署亦正執行石油氣品質抽樣計劃，到不同氣站和石油氣貯藏庫抽取

樣本作化驗。從2010年1月初開始，機電署已從62個石油氣加氣站和5個石油氣貯藏庫抽取206個車用石油氣樣本送交認可化驗所，按車用石油氣規格進行化驗。結果顯示，除今年4月抽驗的一個樣本外，其餘所有樣本的整體抽驗結果均為合格。而有問題的樣本就某些成分的比例有偏差，雖然有關偏差並不影響氣體安全或車輛性能，我們一直密切跟進事件，確保有關油公司的石油氣符合規格後，方可恢復供應。所有石油氣化驗結果的詳情已上載機電署網頁，供公眾參考。

在《石油氣車輛燃氣系統維修及保養工作守則》（“《工作守則》”）方面，針對測試計劃中發現的維修和保養重點，尤其是一些容易被忽略的程序，例如老化或損耗機件的保養，機電署制訂了《工作守則》，經諮詢業界後，《工作守則》已於2010年12月實施。機電署已舉辦簡介會，向業界解釋《工作守則》的要求，並將有關資訊上載機電署網頁，供有關人士參考。

在石油氣車輛的保養方面，為增強維修人員對石油氣車輛保養的認識，職業訓練局同意日後開辦與維修石油氣車輛相關的課程時，將有關保養重點納入課程範圍。機電署亦印備小冊子，就石油氣車輛的保養及維修重點，向業界提供技術意見，並連同石油氣車輛代理商舉辦簡介會，進一步加深業界對車輛保養事宜的瞭解。

政府各有關部門會繼續與的士業界及相關界別保持溝通，聽取業界和相關專家的意見，密切跟進石油氣的士“死火”的問題。

梁耀忠議員：主席，剛才局長提及電話熱線收到的個案數目不是太多，去年有195宗，而今年年初只收到數宗個案。其實，有的士業人士告訴我，最主要的原因是該電話熱線經常沒有人接聽，所以漸漸也懶得再致電該熱線了。我不知道當局可否在這方面改善一下，這是第一點。

第二點，業界亦告訴我們，車輛在做完保養維修後才加氣，但在加氣後“死火”的情況的確曾多次發生。所以，局長剛才提及“死火”可能是零件老化或機件損耗所致，但有的士司機對我說，原因並不是這樣，他們覺得石油氣質素是導致“死火”的最大原因。因此，我們認為如何監管質素才是最重要的。的士司機也曾向我們表示，石油氣的質素有可能每批不一樣，可能這批質素較佳，但下一批的質素則可能欠佳。政府可否推行更有效的措施，作出監察，使石油氣的質素更穩

定，以免車輛在街上突然“死火”？因為這樣可能會引致嚴重的意外。我希望局長能在這方面做多些工夫，讓的士司機能感到安心。

環境局局長：主席，關於熱線方面，我們很希望收到業界的個案報告，讓我們可以跟進，找出原因。過去3個月，我們真的收不到來電。梁議員提及有司機表示曾致電熱線但沒有人接聽，如果他即時再次致電，我相信應該可以聯絡到我們，我們實在沒有收到個案報告的紀錄。

主席，關於石油氣質素，在上次的石油氣車輛測試計劃中，我們在高度受控的環境下，對三十多輛汽車進行測試，目的是找出汽車在哪個環節出現問題。在測試過程中，我們發現引致的士“死火”的原因不外乎3個：第一是電路，第二是零件老化，第三是空氣和燃料的比例調校不當。我們的調查提供了數據，讓我們瞭解的士“死火”的原因。

梁耀忠議員剛才提及對石油氣質素的監察，對此我們是同意的。我們必須加緊監察，如果發現有任何特別的情況，我們會作出適當跟進。所以，當我們在4月抽驗時發現有油公司的產品出現比例不當的情況，我們從3方面對石油氣產品進行監察。首先，我們會加緊檢視第三者所提交的獨立報告，翻查在進口環節所提交的表格；第二，抽查已輸入氣庫的進口石油氣；及第三，在氣站內再進行抽查。我們在過去已抽查了超過200個樣本。我們看到，唯一曾發現的事故，即4月那次事故，便是在抽查過程中被發現比例調校不當。儘管如此，我們將來仍會以“三部曲”來監察石油氣品質的問題。

林大輝議員：主席，我參閱政府今天的答覆，認為政府完全沒有回答梁耀忠議員質詢的第(三)部分。梁耀忠議員詢問的是當局有否對策，政府卻表示會繼續與業界跟進、保持溝通及聽取意見，其實這些並不是對策。

主席，石油氣的士“死火”的問題可大可小，小則可以影響的士司機的生意，又或令乘客趕不及乘搭飛機；大則隨時可引起爆炸，導致人命傷亡，要解決這問題是刻不容緩的。然而，政府只表示會繼續聽取意見，這實在並非對策。這問題是一個炸彈，政府會以甚麼政策來拆除這個炸彈呢？我認為政府必須告訴我們，我認為這方面政府完全沒有作出回應，當局可否告訴我們有甚麼具體的對策？

環境局局長：主席，其實我已在主體答覆中清楚提及對策，我們有兩方面的對策。第一方面，我們會跟進個案，我剛才提到，在今年1月至2月期間我們只收到4宗報告，而就這4宗報告，我們均已作出跟進，調查這些報告可能涉及的問題。我們的跟進調查正是為了找出原因。我們注意到，較早前就三十多輛汽車進行的石油氣車輛測試計劃和另外收到的報告，均提到數方面的情況。首先關於機件損耗和電路接觸的問題，都是一些透過維修及更換零件，便能解決的問題。這是第一方面。

我們已經就這方面的維修及保養制訂守則，與業界人士分享，希望他們……大家都知道，石油氣的士在香港已推行十多年，因此，要加強關注汽車的機件老化及維修，大家認為這是適當的做法。

第二方面，對於大家所關注的石油氣產品質素，我們會按剛才所說的“三部曲”來處理，包括檢視進口時所遞交的第三者檢驗報告及到油庫或氣站進行抽查。這些都是有效的措施，有助改善車輛出現事故的情況。

主席：你的補充質詢是否未獲答覆？

林大輝議員：關於對策……政府是否表示要業界自行加強維修，而當局會加強抽查，是否這便是你們的對策？我想聽……

主席：林議員，我們並非在辯論。你詢問政府有何對策，局長已經就此作答。

林大輝議員：即就是我所理解的兩項措施。

黃成智議員：主席，每當政府遇到難以處理的事情，總會把問題推到車主或司機身上，首次登記稅是這樣，現時的士“死火”、石油氣有問題，當局的做法亦是這樣。

主席，其實我在去年已提出書面質詢，而政府亦曾作出回覆。我想追問去年詢問政府的一些資料，與今天這項質詢也相關。副局長剛才提到“三部曲”，然而，所有化驗工作並非由當局負責，而是送到惠州或德國的獨立化驗所進行化驗。我在去年提出有關質詢時，香港還未有任何獨立化驗所，所以，當局惟有送往外地化驗，但運送需時，待化驗結果送回來後，即使有問題，有關的油品已全賣出了，無法追溯。

我想問副局長，她上次回覆我……不，是邱騰華局長回覆我的，他表示得悉現時已有國際認可的獨立化驗機構計劃在香港設立化驗所。我在去年10月提出質詢，我想問今年的進度是怎樣呢？是否真的有機構準備在香港設立獨立化驗所？政府有否鼓勵在香港設立這類獨立化驗所？如果在香港設立了這類化驗所，司機可以自行把車輛送往化驗，這樣便能確切驗出車輛是否有問題。否則的話，現時動輒要依靠政府，既要搜集樣本，又不知道從哪裏搜集樣本，也不知道應送往哪裏化驗。最終，很多的士司機現時聽到副局長的答覆後，根本不相信政府的化驗能找出原因，倒不如他們親自把車輛送往獨立化驗所作化驗……

主席：黃議員，你的補充質詢很清楚了。

黃成智議員：我想問當局有否這方面的資料？

環境局局長：主席，就黃議員剛才所提出的補充質詢，在過去，尤其是在事故發生後，我們的確曾交由惠州或德國的化驗所進行化驗。在當時的情況下，我們要有嚴謹的數據來作分析……一間可靠的、大家信任的化驗所。

黃成智議員剛才問及香港有否獨立的化驗所，其實，現時已有一間國際認可的化驗所在試運中，希望日後能為業界提供這方面的服務。

主席：最後一項口頭質詢。

離島渡輪服務

6. **黃成智議員**：主席，本年3月，運輸署宣布批出6條主要離島渡輪航線的新牌照。該等新牌照分別由本年4月1日及7月1日起生效，平均票價加幅約為10%。有關離島渡輪服務的票價及營運，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於有市民向本人反映，離島渡輪服務是若干離島唯一的交通工具，政府有必要確保渡輪服務的票價維持在離島居民可負擔的水平，政府會否研究限制離島渡輪營辦商提出的加價幅度不得超過通脹率；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (二) 鑒於政府曾承諾將離島渡輪服務的假日票價差距減至最多20%，以回應離島居民對假日票價差距的不滿，上述6條離島渡輪航線新牌照生效後的假日票價差距為何；若有航線的假日票價差距超過20%，有否評估政府是否違反了對離島居民作出的承諾；政府會否就平日及假日票價差距與該等渡輪營辦商進行商討，以縮窄兩者的差距；及
- (三) 鑒於政府為改善離島渡輪服務的財務可行性採取了一系列協助措施(例如透過發還渡輪營辦商實際支付的船隻保養維修費用，以及豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費等，為上述6條離島渡輪航線補貼約1.2億元)，政府有否設定機制檢討該等措施的成效；若有，詳情為何；若否，原因為何；有否評估該等措施對渡輪營辦商制訂及調整渡輪服務票價的影響；若有，詳情為何？

運輸及房屋局局長：主席，

- (一) 為提高渡輪服務的長遠財務可行性，政府一直採取多項措施，幫助營辦商減低營運成本及增加非票務收入：
 - (i) 接手負責碼頭的維修工作；
 - (ii) 豁免燃油稅；

- (iii) 按照“長者票價優惠計劃”，向營辦商發還碼頭租金和豁免有關渡輪服務的船隻牌照費；
- (iv) 容許渡輪服務營辦商分租碼頭部分範圍作商業用途，以增加非票務收入，補貼渡輪服務的營運；及
- (v) 簡化分租審批程序，以助營辦商加快賺取非票務收入。

2008年5月，政府表示會檢討離島渡輪服務，以期提高這項服務長遠的財務可行性，以及維持票價穩定。有關檢討已於2010年年中完成，政府在檢討期間聽取了立法會交通事務委員會、離島區議會交通及運輸委員會、各有關的鄉事委員會及公眾人士的意見。

政府在離島渡輪服務方面的基本前提是盡量貫徹既定的政策，即是讓私營機構根據商業原則經營這些服務。因應渡輪服務是若干離島的唯一對外交通工具，政府在檢討中提出，為6條主要離島渡輪航線在2011年至2014年3年新牌照有效期內，向渡輪營辦商進一步提供協助措施，以確保這些必要的渡輪服務得以維持。這6條主要離島渡輪航線包括“中環—長洲”、“坪洲—梅窩—芝麻灣—長洲”橫水渡、“中環—梅窩”、“中環—坪洲”、“中環—榕樹灣”，以及“中環—索罟灣”航線。有關的協助措施包括：

- 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費；
- 發還碼頭清潔費、水費和電費；
- 扣除根據既定安排發還碼頭租金和豁免船隻牌照費的款額後，向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入；及
- 向6條主要航線的營辦商，以實報實銷形式，發還他們已支付的船隻維修保養開支，以降低需要加價的幅度。

政府亦已於2010年11月獲立法會財務委員會支持及撥款約1.2億元，以推行上述措施。

為選取合適的渡輪營辦商在上述6條主要離島渡輪航線牌照屆滿時繼續提供服務，運輸署在參考過進行檢討期間所收集到的意見後，於2010年9月至10月，就有關公開招標的建議安排(包括航線組合及服務安排等)諮詢離島區議會交通及運輸委員會，以及各有關的鄉事委員會。

經參考所收集到的意見後，運輸署於2010年12月展開有關的招標工作，並於2011年3月25日公布了招標結果。運輸署代表於2011年3月28日出席了離島區議會交通及運輸委員會的會議，匯報了招標的結果，以及各有關航線在新牌照下的票價及服務安排。

政府理解離島居民非常關注離島渡輪服務的票價。然而，由於預計離島人口在未來數年均不會有明顯增長以改善票務收入；而近來油價處於高水平，再加上本年5月1日開始實施的法定最低工資，對營辦商在薪酬開支方面帶來相當大的影響，導致票價有非常大的上調壓力。

運輸署經審慎及仔細地評核了投標者所提交的財務資料及數據，考慮到需要確保維持有效率及具質素的渡輪服務和盡量減低對離島居民交通開支方面的影響，在批出今次6條主要離島渡輪航線的牌照時，已透過一系列的協助措施，並盡最大努力與投標者達成協議，大幅減低票價的加幅。

有關渡輪航線的月票票價與之前相比，票價提高約7%，而整體的平均票價則提高約10%。實際上，過去3年的累積通脹約為8%。

為了減低票價加幅對經常使用渡輪服務的離島居民的影響，我們已盡量下調月票的加幅。現時，月票的加幅約7%，較整體平均加幅為低。

運輸署會繼續根據相關法例的要求，以公開招標的形式選取合適的營辦商經營離島渡輪服務。我們相信透過市場競爭及為營辦商提供協助措施，能提高離島渡輪服務長遠的財務可行性，以及維持票價在居民可負擔的水平。如果在招標中對票價作出限制，有可能令合適及有興趣參與投標

的渡輪服務營辦商卻步，因而令離島居民面對服務水平下降，甚至或帶來沒有營辦商願意經營有關渡輪服務的風險。

- (二) 政府在離島渡輪服務檢討中曾提出，為回應在諮詢期內收到的意見，建議在新牌照內收窄假日票價與平日票價差距至不超過20%。運輸署在有關的招標文件內，要求投標者提交在不同票價差距下所建議的假日與平日票價，以評估對有關航線長遠的財務可行性及對平日票價的影響；當中包括將假日與平日票價差距收窄至不超過20%的情況下，以及維持現有的票價差距。

但是，在營運成本急增的情況下，投標者的標書顯示，如果將假日票價與平日票價差距收窄的話，平日票價的加幅將要遠遠超過現時批准的水平。為了確保維持有效率及具質素的渡輪服務，以及減低對日常使用渡輪服務的離島居民的交通開支，而且考慮到假日旅客一般對票價有較大的承受能力，我們認為繼續維持現時假日與平日票價約38%至48%的差距，是一種務實及平衡的做法。

政府現正積極研究再次推出“離島遊”計劃，提供船費資助，以鼓勵學校、非政府組織，以及社區和地區團體等機構舉辦到離島的活動，以加強地區經濟活動。

- (三) 為監察公帑用得其所，上述6條主要離島渡輪服務營辦商須在新牌照有效期內提交季度管理會計帳目，供運輸署監察其財政狀況，並在每個財政年度完結時向政府提交經審核的財務報表，以證實其已支付的實際船隻維修保養開支，在不超過立法會財務委員會所批准的支出上限的情況下才會獲得發還。政府會按照離島渡輪服務檢討的結果，在3年牌照有效期間作中期檢討，以確保票價水平在營運成本下降時能適當地作出調整。

黃成智議員：主席，我希望局長就以下這一點作出回應。局長在主體答覆第(一)部分最後的一段指出，政府會盡量採用一些方法，例如招標及一些其他措施等，以致不會出現沒有營辦商願意經營離島渡輪服務的情況。然而，局長也知道，由於政府沒有積極參與或推出一些措施，很多渡輪服務因而停辦，中環至紅磡渡輪服務便是一例。

局長指出她不希望帶來沒有營辦商願意經營有關渡輪服務的風險。我想知道，她既然說不希望帶來這種風險，那是否意味着政府會採取任何措施，確保離島居民一定有渡輪服務，包括政府最終會考慮自行營辦渡輪服務呢？有否這樣的考慮？

運輸及房屋局局長：主席，我們在貫徹現行政策的前提下，制訂有關安排。在現行政策下，我們希望私營機構能盡量根據商業原則來經營渡輪服務。然而，為何我們上次又進行檢討，決定增加協助措施而立法會也支持有關撥款申請？原因正正是，渡輪服務是離島居民唯一的交通工具。因此，我們揀選了6條主要渡輪線，提出了協助措施，希望能幫助居民。

我亦看到在這段時間內，例如在過往3年，累積通脹率高達8%。渡輪牌照是3年的，而今次的加幅，例如月票的加幅只是7%，顯示協助措施已發揮了一定作用。以今次投標來說，在成本方面的壓力主要來自兩方面：一方面是薪金，另一方面則是油價。

簡單來說，在薪金方面，由於實施了法定最低工資，因此亦需要在成本上反映；此外，在油價方面，油價其實是高企的。與上次投標相比，油價平均增加了15%。因此，我們看到這些協助措施具有成效，特別是在平日，對月票使用者來說，加幅其實是低於累積通脹的。所以，在現階段，我們覺得現行安排仍是行之有效。但是，若好像議員所說般，由政府承擔提供渡輪服務，我們便要考慮一系列的問題，例如這是否適當使用公帑？若商業營運是可行的，而政府也會提供協助措施，那麼我們是否仍然要走這一步？我們也要明白，除了渡輪外，我們還有其他的交通工具，而市民對其他交通工具也有不同的期望。因此，我們認為現時的處理方法，已能取得適當的平衡。

梁美芬議員：主席，局長剛才多次提及，在離島渡輪政策方面，政府有聽取立法會交通事務委員會及離島區議會的意見。我想追問局長，其實立法會交通事務委員會和九龍城區議會均聲嘶力竭地要求政府就紅磡至中環及紅磡至灣仔兩條渡輪航線進行第三次招標，以避免.....現時香港其實欠缺一套渡輪政策，令海港的渡輪服務瀕臨絕跡。局長剛才只是說渡輪是離島居民唯一的對外交通工具，可見她完全缺乏視野，完全看不到海港是我們很有價值的資源，有海港便應該有渡輪服務。政府完全沒有研究如何透過跨局方式來解決在香港海面維持渡輪服務的問題。

我很想問局長，如果立法會交通事務委員會及九龍城區議會均一致認為政府應該制訂更長遠的渡輪政策，包括就現時被迫停航的兩條渡輪航線(紅磡至中環及紅磡至灣仔)，進行第三次招標，再給予一次機會.....同時，政府應把渡輪政策放在跨局的層面上作出研究，在旅遊等各方面提供.....

主席：梁議員，請精簡一點。

梁美芬議員：我快將提問完畢。

主席：你已經說了很久。

梁美芬議員：是的。

主席：請清楚說出你的補充質詢是甚麼。

梁美芬議員：剛才很多議員也說了很久。我想問局長，她會否向我們承諾，會聽取九龍城區議會和立法會交通事務委員會通過的決議，就這些被迫停航的航線進行第三次招標？

運輸及房屋局局長：主席，我在主體答覆解釋過.....

(梁耀忠議員站起來)

梁耀忠議員：這項質詢是有關離島航線的。

主席：是的，梁議員，但由於局長在主體答覆中提及徵詢交通事務委員會及區議會的意見，所以梁美芬議員便提出交通事務委員會及九龍城區議會均有意見。我的理解是，既然局長說要徵詢意見，梁美芬議員便問局長，對於事務委員會和區議會提出的意見，局長會否聽取

呢？根據我們一貫的做法，只要是主體答覆提及的內容，議員是可以追問的。局長，請就這項補充質詢作答。

運輸及房屋局局長：主席，正如我在主體答覆也說道，我們的交通政策是一貫的，基本前提是可能的話，就讓私營機構根據商業原則營運，並確保服務水平能符合市民的需要。但是，在離島渡輪方面，我很清楚解釋了，渡輪是居民對外的唯一交通工具，但渡輪經營亦有其限制，因為區內人口在一段時間內沒有明顯的增加，有很多航線的乘客量不增反跌。因此，我們在平衡了很多因素後，已推出一系列的協助措施。現時，我們會進一步加強這些協助措施，以幫助解決離島居民在上班和上學方面的需要，令居民不會面對太大的票價壓力。由今次招標結果來看，這些協助措施有一定成效。

至於議員提及的其他渡輪服務，如果我們選取某些交通服務，無論是渡輪或其他交通服務，以另一種方式經營，我恐怕會跟我之前提出的基本大前提會有所衝突。然而，我們當然會繼續留意事態的發展。

紅磡至中環航線停辦誠然很可惜。然而，我們亦多次向梁美芬議員解釋，不一定需要進行第三次招標，因為既然進行了第一次和第二次招標，尤其是第二次招標已經放寬了一些條款，現時運輸署署長是有權……如果任何人士有興趣營辦，無論是純粹作為交通工具或作為旅遊項目，我們很願意直接跟他傾談可否直接發牌。其實在法例下，尤其是署長已經經過了兩輪招標，如果市場上有營辦商有興趣，我們可以考慮以這種方法更彈性處理。至於會否考慮其他選擇，我想指出，我們現時會加強紅磡過海的交通服務，例如增加小巴和巴士的班次，因此，在現階段來說，我們認為已有足夠服務應付需求。

甘乃威議員：主席，離島航線服務已是苟延殘喘，繼續維持便要不斷加價。然而，政府只是到了最近才對航線補貼1.2億元。政府也承認渡輪是居民唯一的對外交通服務。渡輪服務同樣是集體運輸服務，但政府卻厚此薄彼。港鐵興建西港島線，政府給予127億元。南港島線造價是124億元，政府便提供土地作補貼。雖然我是港島區的議員，但我也要為離島區居民發聲。我不太明白，政府明顯看到這種離島唯一對外的交通工具快將式微，為何不考慮由政府購入渡輪，供營辦者運作船隊呢？其實外國亦有很多這種經驗。我想問政府，既然現時的情況顯示商業營運越來越不可行，政府會否作出考慮呢？

運輸及房屋局局長：主席，我們當然會在多方面提供協助，例如我們現時計劃開拓非票務方面的收入。我們準備增加離島第四、第五和第六號碼頭的層數，讓其開拓租務收入。我們會在多方面尋求方法，幫助營運商達至財務可行性。

現時採取的方法具有彈性，亦能取得平衡，而協助措施亦取得一定的效用。我剛才已經作出了解釋。至於議員詢問幫助營辦商購置船隻是否可行，我想指出，如果由政府購置新船，根據市場造船廠提供的資料，按這6條主要航線來說，這方案涉及的資本成本約是17億元。如果這開支由政府先支付，究竟能否有助減輕加價壓力？現時的加價壓力其實不在於船價，而是主要在燃油和薪金方面。我剛才亦解釋過，最低工資在今年5月1日實施，在成本上亦要反映出來，而且在成本結構方面，其實燃油是一個最大的主要因素。如果以10個百分點作比喻，當中可能有6個百分點反映燃油價格上升。因此在成本壓力來說，船隻其實並非是主要的資本開支；一般營運成本才是壓力的來源。因此，議員剛才提出的方案便未必有幫助。

主席：最後一項補充質詢。

何俊仁議員：以我所知，今次招標又再次每條航線只有1份標書。招標根本沒有競爭，政府最後也沒有甚麼空間，因為害怕營運商不營辦，因此，票價最後增加了10%，比通脹超出2%。問題是，據我所知，局長要跟我們再次清楚交代，標書中有一個條件，或者這樣說，政府事後跟營辦商會在協議內另加一個條件，便是18個月內可容許對票價再次檢討。這即是說，如果燃油價格再上升或通脹繼續飆升，市民便不止面對10%的票價升幅，而是可能面對進一步加價，令學生無錢買船票上學，市民無錢買船票上班。是否還有一個18個月的票價調整協議？

運輸及房屋局局長：主席，首先，我們已通過一些協助措施，盡量減低票價的壓力。雖然平均加幅是10%，但正如我在主體答覆指出，其實我們已盡力減低月票的加幅，因此，月票的加幅約是7%。我已解釋過，這是低於過往3年的累積通脹8%，因為牌照是為期3年的。

至於議員剛才提到的詢問，我想指出，渡輪牌照一般都設有中期檢討，但這不等同票價上調的申請。中期檢討是由運輸署負責的，目的是為了確保這6條航線的票價水平、班次和質素等。

何俊仁議員：是否有可能再次加價？答案是不可以嗎？

運輸及房屋局局長：主席，在牌照條款中，並沒有指明可以在何時加或何時減，一切必須視乎有關的數據，而這18個月後的檢討並不同加價的申請。

何俊仁議員：是否不可以加價？她沒有清楚答覆。是否不會容許加價？

主席：局長，可否簡單回答，實際上可否加價？

運輸及房屋局局長：在牌照條款中，營辦商當然可以提出申請，但運輸署會做好把關工作，正如在過往3年的牌照期，也沒有加價。

主席：口頭質詢到此為止。

議員質詢的書面答覆

優秀人才入境計劃

7. 葉國謙議員：主席，關於吸引優秀人才來港發展的政策及措施，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，每年政府透過“優秀人才入境計劃”(“優才計劃”)引入的人才數目為何(按申請人的國籍、年齡、性別、攜眷人數、所屬專業，以及屬來港就業或創業以表列出)；

- (二) 當局有否研究在優才計劃下推出任何新增措施(例如為通過該計劃移居來港的人士提供稅務優惠，以及在該計劃現行的計分制下給予從事六大優勢產業的申請人額外分數等優惠政策)，以加強本港對外地專才的吸引力，提高本港就業人口的質素及競爭力；及
- (三) 鑒於據報日本大地震及核輻射洩漏事故發生後，當地部分跨國企業高層撤離，為吸納有關人才，香港入境事務處(“入境處”)“特事特辦”加快審批赴港簽證申請(審批時間由4至6星期縮減至兩天)，自本年3月中旬至今，入境處共審批了多少宗自日本來港的簽證申請(按簽證類別列出)，當中有多少名獲批簽證人士已赴港工作或居留；該數字佔總申請宗數的百分比為何；日本籍及其他國籍申請人的數目分別為何；有否計劃透過優才計劃加以配合以吸納這些人才繼續留港發展？

保安局局長：主席，

(一)及(二)

優才計劃自2006年6月實施，旨在吸引不同行業的優秀人才來港定居，提升香港在全球市場的競爭力。我們會不時作出檢討，優化計劃的運作。例如在2008年1月起，我們取消優才計劃的申請年齡上限、調整計分方法(以惠及較年輕申請人)及簡化申請延期逗留的程序。我們仍會按實際情況就優才計劃再作改善，以配合香港社會的整體發展需要。

在2008年至2010年3年內，分別有564、593及329人在優才計劃下獲批准來港，這1 486成功申請人的分類統計數字如下：

性別

男：977

女：509

年齡

18-24歲 ： 51

25-29歲 ： 381

<i>年齡</i>		
30-34歲	:	371
35-39歲	:	350
40-44歲	:	187
45-50歲	:	111
50歲以上	:	35

國籍

中國	:	1 136
美國	:	56
澳洲	:	47
加拿大	:	46
其他	:	201

攜眷情況

沒有申請	:	769
有申請	:	717

(472攜配偶及子女；194只攜配偶；51只攜子女)

行業

金融、會計、商業及貿易	:	536
資訊科技及電訊	:	250
藝術及文化、廣播及娛樂	:	128
建築、測量、工程及建造	:	120
工業制造	:	101
學術研究及教育	:	71
醫療保健	:	37
其他	:	243

雖然入境處沒有備存獲批人士在港就業抑或創業的統計數字，但從上列成功申請人所屬行業分布情況來看，優才計劃亦吸引到與六大優勢產業相關的優秀人才。

- (三) 自今年3月11日日本發生大地震至5月27日，入境處共收到並批准了204宗涉及跨國公司僱員從日本調遷到香港公司就業的申請；當中56名申請人屬日本籍，其餘148名屬其他國籍；此外，亦有38名配偶及50名子女以受養人身份隨同來港。獲准來港的申請人可於指定期限內入境香港，指定期限一般是自工作或相關簽證發出後3個月。

學童牙科保健計劃

8. 譚耀宗議員：主席，現時政府只為小學生提供學童牙科保健服務，但近期有不少市民向本人反映，初中(中一至中三)學生對牙科診治服務的需求亦很大，因而要求政府將牙科保健服務擴展至初中學生。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，每年在學童牙科保健計劃下接受牙科治療的人次；
- (二) 政府有否計劃將牙科保健服務擴展至初中學生，以加強他們的牙齒及口腔健康護理；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 政府有否計劃引入私家牙科醫生參與學童牙科保健計劃，並從而為初中學生提供牙科服務；若有，詳情為何；若否，原因為何？

食物及衛生局局長：主席，

- (一) 過去3年每年使用學童牙科保健服務的人數如下：

服務年度	參與服務的學童數目	佔整體學童人數的百分比
2007-2008	365 643人	95%
2008-2009	346 672人	94.3%
2009-2010	328 308人	95%

註：

服務年度是指每年的11月1日至翌年的10月31日。

- (二)及(三)

政府的口腔衛生政策是通過教育和宣傳，提高市民對口腔衛生的認識，促使他們養成正確的口腔衛生習慣，從而改善口腔衛生及預防牙患。衛生署口腔健康教育組按個別年齡組別的需要推出不同的口腔健康推廣計劃，為鼓勵學童

從小學階段開始注意口腔衛生及預防常見的牙患而推行學童牙科保健計劃。

為使學童升上中學後繼續注意口腔健康，特別為中學生設立了“健腔先鋒行動”，訓練他們籌辦各類活動向全校同學宣傳促進口腔健康的信息，並向校內的中一同學傳授正確的潔齒方法。此外，衛生署由2003年開始全面推行“全港愛牙運動”，每年以特定主題，透過電視、電台、港鐵月台及報章等媒體，向全港市民推廣口腔健康，幫助市民建立正確的潔齒觀念及技巧。

衛生署在2001年進行了全港性“口腔健康調查”，調查根據世界衛生組織的準則及建議進行，對象為主要指標年齡組別的人士，包括：

- (i) 5歲的兒童；
- (ii) 12歲的兒童；
- (iii) 35至44歲的成年人；
- (iv) 65歲或以上非居於安老院舍的長者；及
- (v) 65歲或以上居於安老院舍的長者。

調查顯示，本港市民的口腔健康狀況與許多先進國家的水平相若，12歲組別的學童蛀牙程度更是全球最低，但需要加強關注他們的牙周狀況。

衛生署現正進行另一次全港性調查，以持續監察市民口腔健康狀況及評估市民口腔健康行為和習慣，所得的資料有助我們規劃不同人口(包括中學生)的口腔健康計劃。

現時，我們集中為公眾提供緊急牙科服務，衛生署透過轄下11間指定政府牙科診所，為市民提供免費緊急牙科治療，服務範圍包括處理急性牙患、處方藥物止痛、治理口腔膿腫及脫牙，牙科醫生亦會就病人的個別需要提供專業意見。

此外，食物及衛生局已於2010年12月，在基層醫療工作小組下成立基礎牙科護理及口腔衛生專責小組，以便就推廣和加強基礎牙科護理和口腔衛生的措施等方面提供意見。專責小組成員包括牙科專業、學術界、病人組織、醫院管理局的代表，以及食物及衛生局、衛生署和社會福利署的代表。

專責小組認為應優先改善有需要長者的口腔衛生及牙科護理。因此，政府已於2011年4月起與非政府機構合作，推行為期3年的先導計劃，為居於安老院舍或接受長者日間護理中心服務的長者，提供基礎牙科及口腔護理外展服務。專責小組會進一步考慮不同人口組別(包括中學生)的口腔衛生狀況和牙科護理需要，以期就改善他們口腔衛生的可行策略，提出意見。

公立醫院設置及更換醫療儀器

9. 張文光議員：主席，就醫院管理局(“醫管局”)各聯網醫院設置及更換醫療儀器的情況和機制，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 急症及非急症醫院必須設置的普及而必需的重要和大型醫療儀器(價格超過500萬元)的清單，以及未獲全數設置該等儀器的醫院名稱；按聯網列出過去5年，聯網內每間醫院設置或更換的重要大型醫療儀器和設施、所需開支、因而需要增聘的人手，以及該等醫療儀器的使用率及使用的病人數目分別為何；
- (二) 鑒於有醫護人員指出，磁力共振掃描機是被普遍使用的重要醫療儀器，對急症醫院的病人尤為重要，但至今仍有急症醫院仍未設置該種儀器的原因為何；各聯網基於甚麼考慮因素決定個別醫院是否需要購置磁力共振掃描機，並按聯網分別列出仍未設置磁力共振掃描機的急症醫院名稱、已設置該儀器的急症醫院名稱及設置的儀器數目和年份、將獲更換或添置該儀器的急症醫院名稱和時間表、各醫院的磁力共振掃描機的使用率、各急症醫院在2010-2011年度需轉介往其他公私營醫院進行磁力共振掃描的急症病人數目，以及病人輪候進行磁力共振掃描的時間中位數為何；

- (三) 各聯網基於甚麼考慮因素決定個別醫院是否需要購置電腦斷層掃描機，並按聯網分別列出仍未設置電腦斷層掃描機的醫院名稱、已設置該儀器的醫院名稱及設置的儀器數目和年份、將獲更換或添置電腦斷層掃描機的醫院名稱和時間表、各醫院的電腦斷層掃描機的使用率、各醫院在2010-2011年度需轉介往其他醫院進行電腦斷層掃描的住院病人數目，以及病人輪候進行掃描的時間中位數為何；普通科門診的醫生是否可直接轉介病人進行電腦斷層掃描；若否，原因為何；及
- (四) 各聯網透過甚麼機制討論和決定聯網內各醫院添置或更新醫療儀器的事務；鑒於聯網行政總監由聯網內主要急症醫院的行政總監兼任，並掌控聯網內所有醫院的重大人事調配、資源分配和服務發展，其他醫院有何途徑參與討論、監察和制衡聯網內的資源調撥，醫管局如何監察及確保資源調撥不會向主要急症醫院傾斜，以及其他醫院能適時獲添置和更換所需要的醫療儀器和發展服務？

食物及衛生局局長：主席，醫管局轄下共有總值逾80億元的醫療儀器。這些儀器按照個別醫院的服務範疇和服務量而分編配置。因此，各醫院均設有本身服務所需的儀器，例如血壓機、去顫機、呼吸機、心電圖機、生理監察器、超聲波機、內窺鏡、復蘇器材及消毒器材。醫療化驗室、深切治療部、心導管化驗所及手術室等特定服務亦有相關的醫療儀器。

為善用醫療資源，醫管局設有7個醫院聯網，以統籌聯網內各醫院的服務。這個聯網服務模式令醫管局能夠持續提供優質而高效率的公共醫院服務。視乎相關疾病的情況、求診人數及服務複雜程度，醫管局的醫療服務劃分成基層、中層、第三層以至第四層服務。提供第三層及第四層醫療服務的重要考慮因素包括：(i)技術集中度、(ii)是否有足夠求診人數維持有關技術及能力、(iii)提供24小時服務的規模經濟效益及人手規劃情況、(iv)對較複雜的醫療程序更需要監察和保證服務質素。因此，較複雜的醫療服務，例如器官移植及心臟手術等均於數間指定醫院進行。因此，為這些較複雜的醫療服務而設置的醫療儀器便只於指定醫院設有。然而，醫院聯網內所有醫院均設有基本醫療儀器以應付本身的需要。以化驗服務為例，聯網內主要急症醫院設有高級化驗室，為整個聯網提供全面的化驗服務；聯網內個別醫院則設有基本化驗室，以應付本身的運作需要。

現代醫療服務發展主要靠科技推動，醫療技術的進步使診斷更快捷和準確，並能提升病人護理的質素。新的醫療技術亦令創傷較少或精確度較高的新療法得以面世，有助改善醫療效果，直接令病人受惠。醫管局一直非常重視將醫療儀器現代化和提升的工作，並不斷更新儀器以為病人提供更優質的服務。現就質詢各項的答覆如下。

(一)及(四)

醫管局設有中央紀錄表，記錄醫療儀器的使用年期、使用地點及保養情況等資料，以便局方衡量各醫院及服務範疇的儀器供應情況及作出編配及更換規劃。醫療儀器的編配和供應主要以下列因素為考慮前提：

- (i) 醫院服務範疇、服務性質和服務量：即有關醫療儀器是否必須中央設置，以集中技術人員及達致規模經濟效益；
- (ii) 現有儀器的使用年期及狀況；
- (iii) 淘汰過時儀器及降低風險的替代技術是否存在；
- (iv) 能否採用新技術，以循證醫學原則提供現代化的醫療服務：醫管局為各專科設有臨床統籌委員會，統籌委員會下設有科技委員會，專責就當前的科技應用水平及策略，以及有關技術的優點、風險及成熟程度向局方提供意見；
- (v) 醫管局年度工作計劃下採納的新服務計劃所需編配和添置的醫療儀器；及
- (vi) 相應專業技術人才調配或招聘及設置地點基本工程規劃的配合安排。

購置單位價值多於15萬元的醫療儀器的要求，一概由醫管局中央統籌，有關開支以整體撥款支付。個別醫院可因應醫院的需要，就醫療儀器的編配及更換提出要求。醫管局主要按服務需要優次及以下原則考慮醫院的要求：

- (i) 風險水平；
- (ii) 對臨床服務成效的重要性；
- (iii) 儀器安全及合規情況；
- (iv) 服務水平；
- (v) 使用率；
- (vi) 可靠程度；
- (vii) 是否有後備儀器；及
- (viii) 職業安全及健康考慮因素。

購置其他醫療儀器(即單位價值不多於15萬元)的要求，則由醫院自行考慮，有關開支以醫院預算支付。各醫院聯網均設有聯網科技委員會，監察醫療儀器方面的需要，並就更換和添置儀器的優次向醫院管理層提供意見。醫院亦會按以上原則處理其他機構或人士的醫療儀器捐贈。

醫管局增添醫療儀器的規劃，特別是大型醫療儀器，已包括相應人手調配或招聘的計劃，以確保有足夠的專業技術人員、醫生、護士及支援人員配合添置計劃及運作需要。有關開支以醫院預算支付。

2007-2008年度至2010-2011年度以整體撥款購買的醫療儀器分布情況載於附件一。

(二)及(三)

醫管局按醫院聯網模式統籌及提供電腦斷層掃描及磁力共振掃描服務。所有提供24小時急症服務的急症醫院均配備電腦斷層掃描機，而各醫院聯網均設有磁力共振掃描機。截至2011年4月1日，醫管局轄下共有26台電腦斷層掃描機及13台磁力共振掃描機，分布情況載於附件二。此外，醫管局計劃於今明兩個年度(即2011-2012年度至2012-2013年度)在多間醫院添置多部電腦斷層掃描機及磁力共振掃描

機，其中包括在聖母醫院添置1部電腦斷層掃描機，以及在將軍澳醫院、明愛醫院及律敦治醫院添置共3部磁力共振掃描機。2010-2011年度電腦斷層掃描及磁力共振掃描的服務人數和輪候時間中位數載於附件三及附件四。

普通科門診照顧的病人主要為兩大類，包括病情穩定的慢性疾病病人，如糖尿病、高血壓等，以及症狀相對較輕的偶發疾病病人如感冒、傷風、發燒、腸胃炎等。上述病人在普通科門診接受基層醫療服務；需要接受電腦斷層掃描或磁力共振掃描檢驗的機會較專科門診的病人為低；故此，現時普通科門診醫生一般並無直接轉介病人進行這些檢查。如有需要作這類檢查，普通科門診醫生會轉介病人到家庭醫學診所或專科門診診所跟進，並作進一步治療。

附件一

2007-2008年度至2010-2011年度
以整體撥款購買的醫療儀器分布情況

儀器分類	2007-2008			2008-2009			2009-2010			2010-2011		
	數量	百萬元	百分比	數量	百萬元	百分比	數量	百萬元	百分比	數量	百萬元	百分比
麻醉機	53	27.9	6.5%	20	11.1	2.6%	8	4.3	1.0%	25	11.4	2.2%
心臟儀器	4	1.8	0.4%				1	0.5	0.1%	4	3.1	0.6%
內窺鏡	31	7.6	1.8%	51	13.9	3.3%	27	8.0	1.9%	84	34.8	6.6%
化驗室分析／病理科儀器	18	23.2	5.4%	48	41.9	9.8%	18	18.2	4.2%	71	42.2	8.0%
核子醫學儀器	3	10.7	2.5%	2	6.3	1.5%				3	10.5	2.0%

儀器 分類	2007-2008			2008-2009			2009-2010			2010-2011		
	數 量	百 萬 元	百 分 比	數 量	百 萬 元	百 分 比	數 量	百 萬 元	百 分 比	數 量	百 萬 元	百 分 比
手術 檯	20	10.8	2.5%	30	10.1	2.4%	6	3.7	0.8%	16	6.9	1.3%
眼 科 儀 器	1	0.4	0.1%	13	6.1	1.4%	7	4.3	1.0%	23	8.3	1.6%
生 理 監 護 儀 器	23	39.9	9.3%	18	26.4	6.2%	18	28.1	6.5%	73	40.0	7.6%
物 理 ／ 職 業 治 療 儀 器				12	6.0	1.4%	12	5.4	1.2%	18	8.2	1.6%
放 射 診 斷 儀 器	45	172.8	40.3%	57	146.7	34.4%	44	198.0	45.8%	90	223.0	42.2%
放 射 治 療 儀 器	2	21.9	5.1%	10	46.2	10.8%	9	67.7	15.7%	8	20.8	3.9%
腎 科 儀 器	3	2.8	0.7%	10	3.5	0.8%	9	5.4	1.3%	14	8.9	1.7%
消 毒 儀 器	3	4.0	0.9%	21	9.5	2.2%	6	4.4	1.0%	8	4.4	0.8%
外 科 手 術 儀 器	10	10.0	2.3%	29	20.4	4.8%	23	23.9	5.5%	69	39.3	7.4%
電 話 系 統	5	19.6	4.6%	7	21.2	5.0%	9	18.5	4.3%	6	5.5	1.0%
呼 吸 器	162	31.3	7.3%	62	12.4	2.9%	11	2.6	0.6%	104	15.7	3.0%
其 他	19	44.1	10.3%	66	45.2	10.6%	37	39.6	9.2%	87	45.8	8.7%
次 總 額	402	429.0	100.0%	456	427.0	100.0%	245	432.5	100.0%	703	529.0	100.0%
工 程 項 目		71.0			73.0			67.5			71.0	
總 額		500.0			500.0			500.0			600.0	

附件二

按聯網分別列出已設置電腦斷層掃描機及磁力共振掃描機的醫院

聯網	醫院	於2011年4月1日的掃描機數目	
		電腦斷層掃描	磁力共振掃描
港島東	東區尤德夫人那打素醫院	1	1
		1*	0
	律敦治醫院	1	0
港島西	瑪麗醫院	4	2
九龍中	伊利沙伯醫院	2	2
		1*	1*
九龍東	將軍澳醫院	1*	0
	基督教聯合醫院	1	1
		1*	0
九龍西	明愛醫院	1	0
	廣華醫院	2	1
	瑪嘉烈醫院	2	1
	仁濟醫院	1	0
新界東	雅麗氏何妙齡那打素醫院	1	0
	北區醫院	1	1
	威爾斯親王醫院	2	1
		1*	0
新界西	屯門醫院	1	1
		0	1*
	博愛醫院	1	0
總計		26	13

註：

* 2010-2011年度安裝的掃描機

附件三

2010年4月1日至2011年3月31日電腦斷層掃描及
磁力共振掃描服務人數

聯網	服務人數(2010年4月1日至2011年3月31日)	
	電腦斷層掃描	磁力共振掃描
港島東	34 036	4 672
港島西	26 893	8 783
九龍中	41 105	8 417
九龍東	28 418	2 864
九龍西	61 096	7 573
新界東	48 269	11 320
新界西	34 225	4 290
醫管局總計	274 042	47 919

附件四

電腦斷層掃描及磁力共振掃描輪候時間中位數

服務	2010年4月1日至2011年3月31日 病人輪候檢驗時間中位數
電腦斷層掃描	1天之內 (註：約64%的電腦斷層掃描均屬緊急個案)
磁力共振掃描	86天

有關的士及公共小巴乘客佩戴安全帶的法例的執行情況

10. 梁君彥議員：主席，法例規定，分別在2001年1月1日及2004年8月1日或以後登記的的士及公共小巴，其後排座位乘客必須佩戴安全帶。據悉，自該等法例生效後，相關的交通意外傷亡率確實有所下降；但本人的辦事處接獲市民投訴，指部分的士的後排座位未有安裝安全帶，而部分的士及公共小巴的安全帶已經損毀。就此，政府可否告知本會：

- (一) 運輸署每年為的士及公共小巴進行驗車時，有沒有檢驗安全帶的裝配是否妥當及有否損毀；如有，若證實車上的安全帶裝配有問題或損毀，會否不批准該輛的士或小巴續牌；如沒有，原因為何；
- (二) 過去10年，涉及的士的交通意外中，有多少的士司機及乘客因沒有佩戴安全帶而受傷甚至死亡，當中有否涉及安全帶裝配有問題或損毀；
- (三) 自有關的士及公共小巴後排座位乘客佩戴安全帶的法例生效後，當局分別發出多少次口頭警告及傳票，當中有多少人屬再犯；及
- (四) 鑒於現行法例訂明乘客若不佩戴安全帶，可被判處罰款5,000元及監禁3個月，當局會否考慮加重重犯者的刑罰？

運輸及房屋局局長：主席，就質詢的多個部分，我的答覆如下：

- (一) 現時商用車輛包括的士及公共小巴每年均須接受運輸署的車輛檢驗，以確保車輛續領牌照前符合相關車輛構造及保養的規定。當運輸署的人員在進行驗車時，安全帶的裝配是其中一個必驗的項目。該署會檢驗法例規定的安全帶，包括它們是否符合規格、有否損壞、能否順利扣上及鬆開等。如任何有關安全帶的裝配不符標準，該的士或公共小巴將不能通過檢驗，亦不會獲該署續牌。
- (二) 過去10年，涉及的士司機及乘客沒有佩戴安全帶的交通意外的死亡及受傷人數載於附件一。由於沒有有關涉及意外車輛的安全帶是否裝配妥當或損毀的資料，未能進一步區分涉及意外的車輛的安全帶是否有不妥當裝配或損毀情況。
- (三)及(四)

根據《道路交通(安全裝備)規例》(第374F章)，在2001年1月1日或以後登記的的士和在2004年8月1日或以後登記的

公共小巴，所有後座乘客座位必須裝設安全帶。如座位設有安全帶，乘客必須佩戴。司機或在指定座位的乘客如沒有佩戴安全帶，可處罰款5,000元及監禁3個月。如司機沒有佩戴安全帶或其乘客不佩戴安全帶，司機可被罰分別為320元及230元的定額罰款。

警方在2004年1月至2011年4月期間就沒有佩戴安全帶的檢控數字載於附件二。警方一般會以定額罰款告票檢控違例司機，並以傳票檢控違例乘客。警方並沒有涉及違反安全帶法例所作出的口頭警告及再犯該罪行的個案的分項數字。

我們認為目前法例所訂有關乘客不佩戴安全帶的罰則(即最高罰款5,000元及監禁3個月)適當。我們會在有需要時檢討有關法例。

附件一

涉及的士司機及乘客沒有佩戴安全帶
的交通意外的死亡及受傷人數

年份	司機沒有佩戴安全帶		乘客沒有佩戴安全帶		總數	
	死亡	受傷	死亡	受傷	死亡	受傷
2001	0	16	2	75	2	91
2002	0	20	0	53	0	73
2003	0	12	0	52	0	64
2004	0	6	1	43	1	49
2005	1	18	0	59	1	77
2006	0	14	1	33	1	47
2007	0	11	0	49	0	60
2008	0	5	1	35	1	40
2009	0	30	0	61	0	91
2010	0	35	0	70	0	105

有關沒有佩戴安全帶的檢控數字

(I) 涉及的士司機或乘客

年份	定額罰款通知書 ⁽¹⁾	傳票 ⁽²⁾	拘捕 ⁽³⁾	合計
2004	700	31	0	731
2005	951	56	0	1 007
2006	1 073	84	0	1 157
2007	1 124	43	0	1 167
2008	1 255	46	1	1 302
2009	1 236	28	0	1 264
2010	1 312	97	0	1 409
2011 (1月至4月)	418	96	0	514

(II) 涉及公共小巴司機或乘客

年份	定額罰款通知書 ⁽¹⁾	傳票 ⁽²⁾	拘捕 ⁽³⁾	合計
2004	550	4	0	554
2005	663	859	0	1 522
2006	595	1 483	0	2 078
2007	607	1 312	0	1 919
2008	578	1 633	0	2 211
2009	757	1 091	0	1 848
2010	896	1 669	2	2 567
2011 (1月至4月)	255	326	0	581

註：

- (1) 所有定額罰款通知書是由於司機本身或他的乘客沒有佩戴安全帶而向司機發出的。
- (2) 乘客在指定座位沒有佩戴安全帶並非定額罰款(刑事訴訟)條例的表列罪行。大部分的傳票是向乘客發出的。
- (3) 司機被拘捕是因為危險駕駛等其他嚴重交通罪行，不佩戴安全帶並非主要罪行。

黑煙車輛管制計劃

11. 林健鋒議員：主席，關於黑煙車輛管制計劃，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於當局過去致力改善黑煙車輛問題，但環境保護署(“環保署”)預計本年會處理的黑煙車輛個案為9 000宗，跟過去兩年相若，處理的黑煙車數目沒有減少的原因為何；
- (二) 鑒於環保署預計在本年會處理的9 000宗車輛黑煙個案中，當局只會測試其中7 900宗個案的車輛，為何其餘1 100宗個案的車輛不用接受測試；
- (三) 過去3年，接受煙霧測試的黑煙車輛之中，有多少是在14個工作天的指定時限內接受測試；有多少沒有在14個工作天內接受測試，這些車輛平均在多少個工作天內接受測試，以及當中最長是多少個工作天；
- (四) 過去3年，接受測試的黑煙車輛中，有多少車輛的廢氣排放超標，以及超標情況為何；
- (五) 過去3年，有沒有研究，不接受測試又不作出維修改善的黑煙車輛，繼續在道路上行駛時的廢氣排放量會較一般車輛高出多少；
- (六) 會不會收緊黑煙車輛接受測試的時限，以確保在道路上行駛的車輛不會污染空氣；及
- (七) 有何措施進一步改善黑煙車輛的問題？

環境局局長：主席，

(一)及(二)

自1999年起，政府已加強管制黑煙車輛，包括引入先進的煙霧測試方法，提高排放過量黑煙車輛的定額罰款至1,000元，以及培訓更多黑煙車輛檢舉員等。發出車輛廢氣測試通知書的數目，也已由2000年高位的39 000張大幅減少超過80%至2010年的6 500張。我們預計在本年內會收到9 000

個由我們的檢舉員提交的車輛黑煙報告，這個數字與過往兩年相若。但是，按過去的經驗，我們估計當中有部分報告因以下原因未能進一步跟進：

- (i) 重複的報告(即同一車輛被多名認可黑煙車輛檢舉員舉報)；
- (ii) 有關的報告未能提供足夠資料(如沒有提供車種)；或
- (iii) 報告內的車輛資料與運輸署的車輛登記紀錄不符，以致未能確認排放過量黑煙的車輛。

因此，我們預計本年內會發出6 500張車輛廢氣測試通知書，要求車主在指定期限內到車輛廢氣測試中心進行廢氣測試。此外，有個別黑煙車輛或需再要接受多於一次的黑煙測試，才可徹底維修並通過測試。在參考過往的數據，我們估計因應車輛廢氣測試通知書要求而須進行的黑煙測試約有7 900次。

- (三) 自2008年4月，我們已要求排放過量黑煙車輛的車主，需在12個工作天內修妥黑煙問題和通過車輛廢氣測試中心的黑煙測試，比之前的“14個工作天”短兩個工作天。除非車主有合理原因並得到我們的批准，未符合要求的車輛會被吊銷牌照。過去數字顯示大部分被檢舉的黑煙車輛都能符合要求(詳見下列數據)。

年份	2008年	2009年	2010年
發出車輛廢氣測試通知書總數	7 209	6 210	6 526
獲批准延長通過測試期限的數目(佔總數的百分比)	448 (6%)	392 (6%)	447 (7%)
獲批准延期的個案中，平均通過測試所須的時間(天)	23	23	23
獲批准延期個案中，最長通過測試所需的時間(天)(個案數目)	73 (1)	53 (1)	58 (1)

- (四) 過去3年，每年平均有210輛黑煙車輛因未能通過車輛廢氣測試中心黑煙測試，它們平均黑煙度數超過標準的50哈特里奇煙霧單位約50%，環保署會向運輸署署長建議吊銷它們的車輛牌照。
- (五) 一般來說，噴冒黑煙車輛是可以比正常車輛排放多達一倍的懸浮粒子。為避免不接受測試又不作出維修改善的黑煙車輛繼續在道路上行駛及污染空氣，我們會建議運輸署吊銷這些黑煙車輛的牌照。
- (六) 我們已在2008年4月把容許黑煙車輛通過車輛廢氣測試中心黑煙測試的時間由14天收緊至現時的12天。我們會按實際情況考慮是否有需要進一步收緊黑煙車測試的時限。
- (七) 除了答覆第(一)及(二)部分內提及的措施外，我們會為運輸業界舉辦研討會，推廣妥善的車輛維修和環保駕駛習慣，而職業訓練局也有為修車技師提供維修車輛廢氣系統的課程，以進一步改善黑煙車輛問題。

私立獨立學校的本地學生

12. 李國寶議員(譯文)：主席，關於私立獨立學校為本地學生提供的學額，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於教育局局長在本會於本年3月16日的會議上答覆質詢時表示，就讀國際學校的本地學生指為香港永久性居民(擁有香港特別行政區居留權)而且沒有外國護照(英國國民(海外)護照除外)的學生，但教育局局長在本會於2007年10月17日的會議上答覆本人提出的質詢時卻表示，“由於私立獨立學校以服務本地學生為主，我們一般期望其收取的‘本地兒童’為香港永久性居民”，教育局為何就國際學校和私立獨立學校這兩個範疇對“本地”學生／兒童採用了不同的定義；
- (二) 每所現時營辦中的私立獨立學校，其所獲政府提供的工程資助總額、在2010-2011學年的入學申請總數和每級取錄的學生人數為何，以及就讀學生的總數和當中有多少名本地

學生(分別按照私立獨立學校和國際學校對本地學生／兒童的定義而計算所得的人數)；

- (三) 按照私立獨立學校對本地兒童的定義，就讀本港國際學校的本地學生總數為何，並以回覆上述於本年3月16日所提質詢時所用的相同表列方式，按學校名稱列出分項數字；
- (四) 政府有否估計在未來3年，需為持有外國護照而父母是香港永久性居民的本地兒童提供的小一學額總數，以及在國際學校和私立獨立學校中可供他們入讀的學額總數；如有，詳情為何；及
- (五) 鑒於據悉有些家長與學校行政人員對政府每年給予英基學校協會(“英基”)的資助水平，以及有多少學額可供持有外國護照而父母是香港永久性居民的學生入讀表示關注，政府是否得悉他們的關注，以及有否制訂任何政策，以可負擔的學費水平為該等學生提供更多學額，以回應他們的關注？

教育局局長(譯文)：主席，私立獨立學校的成立，目的在於促進私立學校的發展，建構更多元化的學校制度，讓家長有更多選擇。

就質詢的各部分，我的答覆如下：

- (一) 國際學校與私立獨立學校的政策目標各異，兩者的收生對象因而不盡相同。根據現行政策，私立獨立學校應以本地兒童為主要收生對象，其收生比例最少需達到其整體學生數目的70%。由於私立獨立學校以服務本地學生為主，我們會以學生持有香港永久性居民身份為基本要求。在考慮到各所私立獨立學校提供的多元化課程和收生的獨特情況，以及為照顧本地兒童對多元化私立學校學額的需求，我們對有關“本地兒童”作概括性的規定，以便學校能適當地制訂收生策略。
- (二) 有關政府批撥予現行8所私立獨立學校作建校工程用途的非經常補助金的資料，請參閱附件一。於2010-2011學年就讀私立獨立學校的學生約共有9 500人。當中本地學生及其

他類別學生的數目，分別佔整體學生人數的87%和13%。有關個別學校的整體學生人數及本地學生和其他類別學生的人數比例，請參閱附件二。各私立獨立學校於2010-2011學年各級的收生情況，因學校規模不同而情況各異，小學部每級錄取70人至170人不等，而中學部則每級錄取40人至150人不等。就個別私立獨立學校於該學年收到的入學申請，我們沒有相關紀錄。

- (三) 正如上文所述，國際學校與私立獨立學校的政策目標各異，兩者的收生對象有所不同。就國際學校於2010-2011學年的收生數字，我們沿用2011年3月16日答覆立法會議員質詢所提述的計算方法，即在就讀國際學校的學生32 000人中，本地學生及其他類別學生的數目，分別佔整體國際學校學生的13%和87%。有關個別學校的數字，已詳載於有關回覆。
- (四) 有關國際學校及私立獨立學校學位供求，我們每年均會進行問卷調查，收集學額供應及入讀情況的數據，以密切留意學額的供求情況。我們估計未來3年，在國際學校的學額將由現時的大約36 000，大幅增至38 500；而私立獨立學校的學額則由10 600增至11 600。
- (五) 我們正進行就英基資助安排的檢討工作。我們會審視英基現時提供的教育服務，在資助安排檢討中處理有關是否繼續現時的資助模式和其他相關事宜。具體來說，檢討範疇包括英基的角色和定位、其收生政策，以及財務管理和收費安排等方面。

附件一

政府批撥予私立獨立學校作建校工程用途的非經常補助金

學校名稱	政府批撥的非經常補助金 ⁽¹⁾ (元)
國際基督教優質音樂中學暨小學	172,500,000
啓新書院	191,600,000
滬江維多利亞學校	216,900,000

學校名稱	政府批撥的非經常補助金 ⁽¹⁾ (元)
弘立書院	184,100,000
耀中國際學校 —— 中學部	104,400,000
基督教國際學校	98,100,000
智新書院	137,000,000
保良局蔡繼有學校	228,600,000

註：

(1) 按付款當天價格計算

附件二

私立獨立學校的總學生人數及本地學生和其他類別學生的人數百分比(2010-2011學年)

學校名稱	地區	整體學生人數	本地學生 ⁽¹⁾ 人數 (百分比)	其他類別學生人數 (百分比)
國際基督教優質音樂中學暨小學	黃大仙	1 221	1 221 (100%)	0 (0%)
啓新書院	沙田	1 860	1 418 (76.2%)	442 (23.8%)
滬江維多利亞學校	南區	1 504	1 436 (95.5%)	68 (4.5%)
弘立書院	南區	935	732 (78.3%)	203 (21.7%)
耀中國際學校 —— 中學部	九龍城	791	709 (89.6%)	82 (10.4%)
基督教國際學校	沙田	959	830 (86.5%)	129 (13.5%)
智新書院	離島	896	574 (64.1%)	322 (35.9%)
保良局蔡繼有學校	深水埗	1 314	1 314 (100%)	0 (0%)
總計		9 480	8 234 (86.9%)	1 246 (13.1%)

註：

(1) 本地學生指持有香港永久性居民身份的學生

黃竹坑工業區的重新發展

13. 潘佩璆議員：主席，近日有傳媒報道，港鐵南港島線工程已經展開，加上政府推出活化工廈計劃，多家私人發展商均放棄原來於黃竹坑商貿區發展酒店的計劃。就此，政府可否告知本會：

- (一) 當局曾否就黃竹坑商貿區的發展計劃進行任何諮詢；若曾進行諮詢，詳情為何(包括曾舉行多少次諮詢活動，以及每次活動的參與人數)；
- (二) 截至目前為止，當局共批出多少個位於黃竹坑商貿區的地段的酒店發展規劃許可申請；有關地段合共的面積，以及該面積佔整個黃竹坑商貿區的土地面積的百分比為何；是否知悉，當中已興建及即將於本年內動工興建酒店的地段的面積為何，而另外有哪些發展商會將酒店用途更改為商廈用途；該等土地用途的更改是否須獲得當局的批准；若是，當局以甚麼準則考慮是否予以批准；若否，原因為何；及
- (三) 當局最初在黃竹坑商貿區進行活化工廈計劃時，是否屬意將該區的土地改作酒店用途；若是，有關計劃至今未如理想，當局會否重新檢討該區的發展方向，以及就此重新諮詢公眾；若會，詳情為何；若否，原因為何？

發展局局長：主席，

- (一) 於2001年把黃竹坑的工業用地改劃為“其他指定用途”註明商貿地帶(“商貿”地帶)的過程中，城市規劃委員會(“城規會”)按法定及行政程序進行諮詢，包括根據《城市規劃條例》展示《香港仔及鴨脷洲分區計劃大綱圖》(“大綱圖”)的有關修訂，以供公眾查閱及受影響人士提出反對，以及諮詢當時南區區議會轄下的社區建設、文康及旅遊事務委員會。

其後，在制訂黃竹坑商貿區的建築物高度限制時，城規會同意規劃署進行公眾諮詢，而就此規劃署於2005年9月至11月展開為期兩個月的公眾諮詢，包括舉行公眾論壇。諮

詢期間亦曾徵詢南區區議會、黃竹坑及赤柱分區委員會，以及土地及建設諮詢委員會轄下的規劃小組委員會的意見。出席各諮詢活動的人士除了上述各委員會的委員外，亦包括參與其中的公開會議及論壇之公眾人士。規劃署並無記錄參與人數的統計數字。城規會在考慮了收集到的意見後，已把有關高度限制修訂納入大綱圖，並於2006年根據《城市規劃條例》展示，以供公眾查閱及作出申述，以及諮詢南區區議會轄下的規劃、工程及房屋事務委員會。

- (二) 城規會在2001年將黃竹坑的工業用地(約8.3公頃)由“工業”地帶改劃為“商貿”地帶，以鼓勵現有工業樓宇及用地轉作或重建作商業及非污染性的工業用途。自此，城規會批准發展酒店的土地共14幅(約1.6公頃)，佔整個黃竹坑商貿區的土地面積約19.3%；14幅土地中，其中7幅的規劃許可已失效；另有一幢酒店於去年落成。餘下的6幅土地中，2幅已獲政府同意修改土地契約條款，可作酒店用途，4幅則已修改地契作不包括酒店的非工業或非住宅用途。因此，現時已興建及即將興建酒店的土地預計有3幅，佔地約0.37公頃，佔黃竹坑商貿地帶約4.5%。一如上述，確有申請人在取得規劃許可後沒有進行酒店發展，不過，值得注意的是在“商貿”地帶內，酒店發展屬第二欄用途，須獲城規會批准，但興建商業樓宇作辦公室用途則無須向城規會申請規劃許可。位於“商貿”地帶的地段最終發展為寫字樓或酒店用途乃發展商的商業決定。事實上，在7幅早前獲批作酒店發展用途但規劃許可已失效的土地，4幅已完成修改土地契約條款作不包括酒店的非工業或非住宅用途，並已作辦公室發展或已提交辦公室建築圖則。有關14幅用地的資料，請參閱附件。
- (三) 把黃竹坑商貿區劃作“商貿”地帶的規劃意向是作一般商貿用途，如非污染工業用途、辦公室及其他商業用途等，以便為區內現有工業樓宇和工業及辦公室兩用樓宇的使用，以及作商業及非污染工業用途的新建築物的發展，提供靈活性。自改劃用途地帶後，該工業區已逐漸轉型，陸續出現新商貿樓宇和酒店，與該區的規劃意向相符，預計於2015年完工的南港島線(東段)亦將促進黃竹坑一帶的工廠大廈重建作商貿用途。

附件

黃竹坑商貿區內已獲城規會批准發展酒店計劃的現況
(截至2011年5月)

編號	位置	地段號碼	規劃申請 編號	批准日期	補充資料		
					規劃署	地政總署	屋宇署
1.	黃竹坑道 55-57號	香港仔內 地段283號	A/H15/190 A/H15/211 A/H15/220	17.1.2003 24.6.2005 2.2.2007		已於2004年7月完成修改土地契約條款以作非工業(包括酒店)用途	酒店發展已完 成
2.	黃竹坑道 19-21號	香港仔內 地段453號	A/H15/191 A/H15/201 A/H15/201-1 A/H15/201-2 (延長展開發 展的期限) A/H15/201-3 (延長展開發 展的期限)	16.5.2003 5.12.2003 2.5.2006 5.12.2007 5.12.2007	規劃許可已延 長 4 年 至 5.12.2011	已於2010年10月完成修改土地契約條款以作非工業(不 包括酒店)用 途	1. 於 19.2.2009 獲批工業 大廈之建 築圖則 2. 於 13.4.2011 獲批另一 辦公室用 途之建築 圖則 3. 於 14.1.2011 首次獲批 同意開展 地基及挖 掘與側向 承托工程 之申請 4. 已 於 20.1.2011 遞 交開展建 築工程通 知

編號	位置	地段號碼	規劃申請 編號	批准日期	補充資料		
					規劃署	地政總署	屋宇署
3.	業發街4號及香葉道8號	香港仔內地段360號	A/H15/196	29.8.2003	規劃許可已於29.8.2007失效	已於2007年4月完成修改土地契約條款以作非住宅(不包括酒店)用途	於30.3.2011接獲之辦公室建築圖則仍在審核中
4.	黃竹坑道50號	香港仔內地段298號	A/H15/197	29.8.2003	規劃許可已於29.8.2007失效	已於2007年12月完成修改土地契約條款以作非住宅(不包括酒店)用途	於30.3.2011接獲之辦公室建築圖則仍在審核中
5.	黃竹坑道33-35號	香港仔內地段155號	A/H15/199	7.11.2003	規劃許可已於7.11.2007失效	沒有申請修改土地契約條款。現有土地契約為工業用途，並不容許發展酒店。	無接獲新建酒店／辦公室的建築圖則申請
6.	業勤街23號	香港仔內地段399號	A/H15/200 A/H15/200-1 (延長展開發展的期限)	7.11.2003 23.10.2007	規劃許可已於7.11.2010失效	沒有申請修改土地契約條款。現有土地契約為工業／貨倉用途，並不容許發展酒店。	無接獲新建酒店／辦公室的建築圖則申請
7.	香葉道41號	香港仔內地段354號	A/H15/202 A/H15/202-1 (延長展開發展的期限) A/H15/234	16.4.2004 4.9.2009	1. 規劃許可 A/H15/202 已於 16.4.2008 失效	已於2010年6月完成修改土地契約條款以作非住宅(不包括酒店)用途	於25.3.2011接獲之辦公室建築圖則仍在審核中

編號	位置	地段號碼	規劃申請 編號	批准日期	補充資料		
					規劃署	地政總署	屋宇署
					2. 規劃申請 A/H15/202-1 於11.4.2008 不獲批准 3. 規劃許可 A/H15/234 有效至 4.9.2013		
8.	香葉道43 號	香港仔內 地段353號	A/H15/204 A/H15/210	10.9.2004 15.4.2005	由於土地契約 條款已作相應 修改，規劃許 可仍然有效。 發展商最近提 交了規劃申請 以修改發展設 計，預計城規 會將在2011年 7月審議。	已於2007年8 月完成修改土 地契約條款以 作非住宅(包 括酒店)用途	於14.2.2011否 決酒店發展之 建築圖則申請
9.	黃竹坑道 8-10號	香港仔內 地段338號	A/H15/205	21.10.2005	規劃許可已於 21.10.2009失效	沒有申請修改 土地契約條 款。現有土地 契約為工業/ 貨倉用途，並 不容許發展酒 店。	無接獲新建酒 店／辦公室的 建築圖則申請
10.	香葉道2 號	香港仔內 地段374號	A/H15/207	17.12.2004	規劃許可已於 17.12.2008失效	已於2010年4 月完成修改土 地契約條款以 作非工業(不 包括酒店)用 途	辦公室發展已 完成

編號	位置	地段號碼	規劃申請 編號	批准日期	補充資料		
					規劃署	地政總署	屋宇署
11.	黃竹坑道 34號	香港仔內 地段350號	A/H15/216 A/H15/216-1 (延長展開發 展的期限)	2.2.2007 6.1.2011	規劃許可已延 長 3 年 至 2.2.2014	已於2010年5 月完成修改土 地契約條款以 作非工業(不 包括酒店)用 途	於25.3.2011批 准辦公室發展 之修改建築圖 則
12.	業發街1 號	香港仔內 地段309號	A/H15/217 A/H15/217-1 (延長展開發 展的期限)	2.2.2007 6.1.2011	規劃許可已延 長 3 年 至 2.2.2014	已於2010年4 月完成修改土 地契約條款以 作非工業(不 包括酒店)用 途	於25.3.2011批 准辦公室發展 之修改建築圖 則
13.	黃竹坑道 38號	香港仔內 地段352號	A/H15/222	2.2.2007	規劃許可已於 2.2.2011失效	已於2010年10 月完成修改土 地契約條款以 作非住宅(不 包括酒店)用 途	於13.5.2011接 獲辦公室發展 的修改建築圖 則仍在審核中
14.	黃竹坑道 39-43號	香港仔內 地段152號 餘段，A分 段及餘段 及 A 分段 第1小分段	A/H15/235	27.3.2009	由於土地契約 條款已作相應 修改及建築圖 則亦已獲得批 准，規劃許可 仍然有效。	香港區地政會 議於2011年2 月批准修改土 地契約條款以 作非工業(包 括酒店)用途。	於18.2.2011批 准酒店發展之 建築圖則

減少涉及輕鐵列車交通意外的措施

14. 張學明議員：主席，日前發生輕便鐵路(“輕鐵”)與路面車輛碰撞出軌而導致二十多人受傷的嚴重事故。關於輕鐵行車安全的問題，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，每年發生涉及輕鐵交通事故的宗數和傷亡數字，以及引致上述意外的主因分別為何；
- (二) 有何針對上述意外的改善措施，以加強輕鐵的行車安全；及
- (三) 會否檢討現行輕鐵網絡和改善有關道路的交通燈號設計，以及考慮研究日後將輕鐵改為在高架橋或隧道內行駛？

運輸及房屋局局長：主席，就質詢的各部分，現答覆如下：

- (一) 根據運輸署的統計數字，過去3年發生涉及輕鐵交通意外的宗數及傷亡人數表列如下：

年份	意外宗數 ^註	傷亡人數			
		死亡	重傷	輕傷	總計
2008	9	0	2	29	31
2009	8	2	3	8	13
2010	14	1	7	11	19

註：

即向警方報案的傷亡意外數字而不包括只牽涉車輛或／及財物損毀的意外數字。

導致上列交通意外的主要因素包括輕鐵車長及其他車輛駕駛者不遵照交通燈號的指示、行人不顧交通情況橫過馬路，以及行人不小心進入輕鐵的行車軌道。

- (二)及(三)

輕鐵系統是根據國際安全標準而設計、建造和運作。輕鐵系統中道路交界處的交通燈號設計，經多年的良好運作，已為一般的駕駛人士及行人所習慣。駕駛人士及行人只要遵守交通燈號、道路標誌及交通規例，應能確保安全。

輕鐵道路交界處設有的安全設施包括：

- 交通燈號；

- 輕鐵專用範圍的指示牌；
- 車輛高度限制指示牌；
- 黃色方格以提醒駕駛人士切勿停留在黃格內；及
- 輕鐵在進入道路交界處前，會發出“叮叮”響聲及在突發事故時車長會按響號提醒駕駛人士。

輕鐵行人過路處的安全設施包括：

- “停步，看清楚”及“留意輕鐵”的標誌；
- 在地面髹上“望左”、“望右”的字眼，提醒行人看清楚交通情況才踏出黃線；及
- 輕鐵在進入行人過路處前，會發出“叮叮”響聲提醒行人留意。

所有輕鐵車長在入職時須接受10星期的嚴格訓練，除了包括輕鐵系統的運作、警覺性駕駛、道路使用者守則等理論課程外，亦須接受實際輕鐵駕駛訓練，經導師考核合格後才能正式駕駛輕鐵。

此外，輕鐵車長每年須接受重溫課程，包括事故的檢討及從經驗中學習，亦須再次接受評核以決定是否能繼續執行車長的職務，香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）會不斷評核和監察車長的表現。

現時，運輸署已在多個輕鐵道路交界處安裝了衝紅燈攝影機，以期針對路面車輛衝紅燈的行為起阻嚇作用。

港鐵公司持續推廣有關輕鐵的安全信息，每年均會進行不同類型的宣傳及教育活動，提高道路使用者的安全意識。在2010-2011年度，港鐵公司舉行的有關宣傳及教育活動包括：以“叮叮響 勿橫過”為口號的“輕鐵道路安全運動”；派出輕鐵安全大使到輕鐵行人過路處提醒行人安全過路，並向行人及乘客派發刊載安全貼士的宣傳單張；安排員工及義工探訪區內長者中心，協助推廣乘客安全；於元朗、天

水圍及屯門區學校舉行輕鐵道路安全講座；及為屯門及元朗區的中學生舉辦“輕鐵道路安全常識問答比賽”，進一步提升年輕一代在使用輕鐵服務時的安全意識。

本港的用電量

15. 李永達議員：主席，關於本港的用電量，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，本港的電力公司每年的發電成本、所生產及賣出的電量分別為何；是否知悉電力公司如何處理剩餘電量(按電力公司列出)；
- (二) 是否知悉，過去5年，每年各類客戶的用電量分別為何，以及該等數量佔電力公司的總電力生產量及總賣電收益的百分比分別為何(按年和電力公司及按下表列出)；

中華電力有限公司		年份：_____		
	住宅 客戶	普通 非住宅 客戶	大量用電 客戶	高需求 用電客戶
用電量 (佔總用電量的 百分比)				
賣電收益 (佔總賣電收益 的百分比)				

香港電燈有限公司		年份：_____	
	住宅 客戶	商業、工業及 雜項客戶	最高負荷 供電客戶
用電量 (佔總用電量的 百分比)			
賣電收益 (佔總賣電收益 的百分比)			

- (三) 是否知悉，過去5年，每年中華電力有限公司分別向多少用戶提供累退制及累進制收費；涉及的電量佔每年賣出的電量的百分比為何；
- (四) 鑒於在政府與本港的電力公司簽訂的《管制計劃協議》(“《協議》”)的機制下，中期檢討會每5年進行一次，政府會否在下次或將來的中期檢討，於《協議》中加入新的節能條款及要求；
- (五) 過去3年，政府有否在“需求管理”的層面上推動節能；若有，詳情及其成效為何；若否，原因為何；有否就“需求管理”的節能模式、提升能源效益及發展核電能等方法所達到的減排效益分別進行評估；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (六) 有否研究以“需求管理”的節能模式減少住宅及商業樓宇的能源消耗量，本港需要節省多少能源才可以抵銷由提升核電比例而提供的能源供應量，從而不需大幅提升核電比例？

環境局局長：主席，

- (一) 根據政府統計處編製的香港能源統計年刊，過去5年本港兩間電力公司每年所生產及賣出的電量詳情如下：

年份	生產供本地使用的電量 (並已計及輸入核能) (億度)	本地賣出的電量 (億度)
2006	449.8	403.3
2007	458.7	408.5
2008	457.3	409.3
2009	465.9	414.9
2010	467.3	418.6

生產與賣出電量之間的差別，一般為在生產、傳送及分發電力時的能源損耗。此外，中電亦獲准以備用發電容量向內地供電，但在任何時候如出現電力短缺的情況，本港用

戶必須優先獲得電力供應，而有關售電的淨收益，八成須回饋中電用戶。至於發電成本方面，兩電表示屬商業敏感資料，未能公開。

(二) 過去5年，各類用戶每年的用電量及淨電費收入分別為：

中電

	年份	住宅客戶	非住宅客戶*
總用電量 — 億度 (佔總數的百分比)	2006	74.7 (25%)	220.9 (75%)
	2007	77.2 (26%)	222.4 (74%)
	2008	78.9 (26%)	221.8 (74%)
	2009	83.3 (27%)	222.4 (73%)
	2010	84.6 (27%)	224.7 (73%)
淨電費收入 — 億元 (佔總數的百分比)	2006	67.2 (26%)	190.2 (74%)
	2007	69.6 (27%)	191.6 (73%)
	2008	73.6 (27%)	198.6 (73%)
	2009	76.5 (28%)	195.8 (72%)
	2010	79.6 (28%)	203.7 (72%)

港燈

	年份	住宅客戶	非住宅客戶*
總用電量 — 億度 (佔總數的百分比)	2006	23.7 (22%)	84.0 (78%)
	2007	23.9 (22%)	85.0 (78%)
	2008	24.2 (22%)	84.5 (78%)
	2009	25.0 (23%)	84.3 (77%)
	2010	24.7 (23%)	84.6 (77%)
淨電費收入 — 億元 (佔總數的百分比)	2006	25.6 (20%)	100.8 (80%)
	2007	26.4 (20%)	104.5 (80%)
	2008	28.3 (20%)	110.1 (80%)
	2009	27.5 (21%)	103.5 (79%)
	2010	27.1 (21%)	103.9 (79%)

註：

* 由於涉及商業敏感資料，兩電只能提供住宅客戶與非住宅客戶的總用電量及淨電費收入。

- (三) 中電表示，它們一直有參考向不同客戶提供服務的供電成本，以釐定用電收費和避免出現不同客戶羣(如各大小企業的客戶、公共服務客戶及住宅客戶)互相補貼的情況。

中電表示，由於向高用量之工商業客戶供電的成本一般較低，所以非住宅用戶採用的收費結構主要是反映供電成本效益。中電解釋，高需求用電之工商業用戶可直接從高壓電力系統中取得電力使用，省卻把高壓電轉為低壓電以供電予客戶的額外成本。此外，高用電量之工商業客戶一般會於一個集中的地點大量使用電力，所需的網絡設備較少，供電的成本亦會因此相應下降。然而，對於高用電需求之客戶，中電除了按用電量收費外，亦會額外按客戶的最高用電需求量收取“需求量收費”，即需求量越高，所需收取之“需求量收費”亦相應為高，以鼓勵客戶減少其用電需求量。

- (四) 現行的《協議》，已為兩電的節能表現提供經濟誘因，並以電力公司為客戶進行能源審核的數目和所節省的電量作為指標。此外，兩電已成立貸款基金，為期5年(分別合共1.25億元及6,250萬元)，向非政府客戶提供貸款，推行在能源審核中建議的節能措施，藉以提高能源效益。兩電亦成立教育基金，用於進行能源效益及推廣活動。政府會適時與兩電檢討《協議》內有關的節能條款及要求。

- (五) 政府一直致力推廣節約能源及改善能源效益，以減少溫室氣體排放。我們預計，透過去年年底訂立的《建築物能源效益條例》強制實施《建築物能源效益守則》，於首10年新建築物可節省用電達28億度，減少二氧化碳排放約196萬公噸。截至2011年5月中，建築物能源效益資助計劃已批准超過720項申請，受惠樓宇超過4 700幢，預計每年可節省約1.31億度電，相當於減少二氧化碳排放92 000公噸。

此外，我們正在啟德發展計劃設立區域供冷系統，該系統在全面建成後預計每年可節省高達8 500萬度電，相當於每年可減少排放59 500公噸二氧化碳。此外，首階段及第二階段的強制性能源效益標籤計劃，分別於2009年11月及本年9月全面實施，兩階段計劃預計每年可節省約1.75億度電，即減少122 500公噸二氧化碳排放。

環境保護署在2008年委託顧問公司進行顧問研究，評估氣候變化對香港的影響。在顧問研究的減緩評估中，除了“如常運作”(即不再推行任何減排新措施)的情景外，顧問亦模擬了其他技術上可行的方案，並推算2020年時有關的減排影響。結果顯示，如不大幅改變燃料組合，只集中以節能及提升能源效益為主的減排措施，在2020年時香港的碳強度(即以每單位本地生產總值計的碳排放量)將較2005年時最多下降約39%；如進一步改變發電燃料組合，包括大幅減低燃煤發電及增加非化石燃料發電比例，則碳強度可達到下降約50%至60%的目標。

- (六) 在2009年，本地用電的發電燃料組合中，燃煤佔約54%、天然氣和內地輸港核電各佔23%。本港大部分的燃煤發電機組於1980年代開始投入運作，並將在2020年前分階段退役，其餘的燃煤發電機組也將在2030年代初完全退役。香港自1997年開始，因環保理由已禁止電力公司興建新的燃煤發電機組。因此香港須及早尋求更清潔及低碳的燃料(包括考慮增加使用天然氣、可再生能源和輸入核能)，以取代燃煤發電，滿足本地對電力的基本需求，並同時減少溫室氣體排放，應對氣候變化。

政府在去年發表的《香港應對氣候變化策略及行動綱領》諮詢文件中，提出了“多管齊下”的減排方案，當中包括建議提高能源效益、推動綠色建築、提倡節約用電、促進低碳運輸，以及建設轉廢為能設施。除此之外，我們亦須優化發電燃料組合，才能達到大幅減排的目標。在尋求改善發電燃料組合時，我們會平衡各方面的考慮因素，包括安全性、可靠性、環保和經濟效益。

推廣使用可再生能源

16. 馮檢基議員：主席，就可再生能源的應用情況，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，政府各政策局及部門的總體用電量中，來自可再生能源的百分比為何；現時政府的辦公大樓中，有多少座裝有可再生能源的發電設施和所佔百分比為何；政府會否為可再生能源佔本身用電量的百分比訂立目標，並在技術

可行的情況下，為政府轄下的建築物全面裝設可再生能源的發電設施，以起帶頭和示範的作用；若否，原因為何；

- (二) 鑒於本人曾接獲意見認為，現時安裝可再生能源設施面對極大困難(包括屋宇署的審批要求和程序繁複，以及與電網接駁的成本高昂等)，因而令不少有意者卻步，除政府的建築物以外，現時裝有可再生能源發電設施的建築物的數目為何；現時在私人住宅和機構安裝可再生能源設施一般的程序為何；當局有否瞭解當中可能面對的困難；是否知悉，過去3年，當局和電力公司接獲多少宗私人住宅和機構安裝可再生能源設施和接駁電網的申請；當中獲批數目和所佔的百分比，以及接入電網的平均成本為何；當局有否對現時安裝可再生能源設施進行各項成本分析；若有，分析結果為何；及
- (三) 當局會否研究以下各項：簡化應用可再生能源設施所需的程序、降低裝設成本(包括降低接駁電網成本)、協助公眾應用各項可再生能源的最新技術、建立安裝可再生能源設施所需基礎建設的參照模範、向業界和公眾提供一般大廈天台和獨立式洋房安裝太陽能 and 風能發電設施的典型參考例子，以及進行安裝程序和成本的分析等；當局會否考慮提供經濟等誘因令更多私人樓宇和機構使用可再生能源，研究要求所有新建樓宇須附設可再生能源的發電設施，以及釐定使用可再生能源的百分比的指標，並規定電力公司訂立可再生能源佔總發電量比例的目標？

環境局局長：主席，

- (一) 受天然環境所限，香港可使用的再生能源幅度不大，雖然如此，政府一向以身作則，在技術可行及符合成本效益的原則下，積極推動可再生能源的應用及發展。政府於2005年發布了關於“政府工程和裝置採用能源效益和可再生能源科技”的工務技術通告，規定所有新建的政府建築物和現有的政府建築物內進行主要改裝工程時，都須考慮採用可再生能源技術。技術通告亦提供了對太陽能熱水、光伏、風能、生物能技術在政府工程和裝置中應用的準則。此外，發展局及環境局於2009年4月為新建及現有的政府建築物訂立了一套目標為本綜合環保表現架構，就不同範疇的環

保表現訂立目標。在可再生能源方面，所有無空調設施的新建學校及教育建築物，在技術及財務可行的情況下，其電力須最少有0.5%由可再生能源產生。其他的政府建築物亦須在合理可行的情況下，盡量採用可再生能源技術。

政府在不同的公共設施及場地，包括政府合署、部門大樓、消防局、監獄、博物館、藝術館、公園、遊樂場、大會堂、康樂中心、度假村、劇院、政府宿舍、醫院、學校、污水處理廠、堆填區等，按個別場地的實際情況，加裝可再生能源設施。根據我們估算，政府可再生能源設施(包括太陽能、風能及轉廢為能)在2009-2010年度所產生的能源總量，大約等於政府該年度整體用電量的2.15%(以能量等值計算)。

- (二) 為簡化進行小型建築工程的法定程序以方便市民，屋宇署於2010年12月31日開始實施小型工程監管制度。擬進行小型工程的人士須委聘訂明建築專業人士及／或訂明註冊承建商。這些建築專業人士及承建商只須按照《建築物(小型工程)規例》下的簡化規定，通知建築事務監督，並向其提交紀錄及證明書，便可展開工程而無須事先得到建築事務監督批准圖則和同意。與再生能源設施有關的小型工程項目包括豎設或改動用以支撐承托太陽能熱水系統或光伏系統的構築物。

任何人如欲進行與再生能源設施有關、而不屬於小型工程的建築工程，須遵照《建築物條例》(第123章)第14(1)條的規定，在展開工程之前，由認可人士製備建築圖則，在獲得建築事務監督批准圖則和同意後，展開有關工程。

在接駁電網方面，為提高公眾對相關申請程序及技術事宜的瞭解，機電工程署已於2005年開始與業界共同制訂有關可再生能源發電系統與電網接駁的技術指引，說明系統與電網接駁的各種技術要求(包括與配電系統的接駁技術、供電質素和安全規定等)，以及應向電力公司提供的申請資料，供業界和市民參考。該指引可於機電工程署網頁下載。電力公司在現行的《管制計劃協議》規定下，已在申請程序方面提供一套可再生能源發電系統與電網接駁的標準安排。

至於接駁電網的收費方面，中電會協助申請人進行技術評估，以確保任何連接電網的可再生能源設施不會對財物或人構成潛在危險，亦不會干擾電網的穩定性，所收取的評估費用平均約為每千瓦300至400元。而在很多情況下，中電會豁免此項收費。而港燈的接入電網平均成本為每千瓦400元。學校和慈善團體擬建的可再生能源發電系統，額定功率不超過30千瓦，將會獲得港燈豁免服務費。

在過去3年，兩間電力公司共接獲55宗私人住宅和機構的可再生能源設施接駁電網的申請，全部均已獲批。至於沒有接駁電網的可再生能源設施(例如太陽能熱水系統)，我們則沒有相關統計。

- (三) 為推廣可再生能源的應用，機電工程署已於2007年建立“香港可再生能源網”(網址<<http://re.emsd.gov.hk>>)，為市民提供可再生能源的技術和資訊。此外，機電工程署的網頁亦提供了一系列和可再生能源相關的資訊、指南和技術指引，包括《齊來認識可再生能源》、《齊來認識太陽能熱水系統》、《齊來認識太陽能光伏系統》、《太陽能熱水系統的集熱器》、《在村屋安裝的家庭式太陽能熱水系統指南》和《可再生能源發電系統與電網接駁技術指引》等，讓公眾加強認識可再生能源技術的應用。

為鼓勵兩間電力公司發展可再生能源，政府提供經濟誘因，在《管制計劃協議》下，容許電力公司在投資可再生能源設施時，賺取一個較高的准許回報率(11%)。政府亦會按電力公司利用可再生能源發電的比例，作為量度指標，給予0.01至0.05個百分點准許回報的獎賞。

為鼓勵更多私人樓宇和機構參與應用可再生能源，政府在2008年起就私人物業安裝可再生能源發電設施提供設備資本開支的稅務優惠，私人機構可在5年內扣除該等設備所引致的資本開支。

此外，環境及自然保育基金自2008年年初起，資助學校及非政府機構裝置可再生能源設施，如太陽能光伏板、風力發電系統及太陽能熱水器等。截至2011年5月中，共有216個項目獲資助設立上述設施，包括199個學校項目，5個供市民使用的康樂度假營，以及12個非政府機構服務單位項目

(例如老人院)。政府希望藉這些例子，在社區起示範作用，吸引更多私人屋苑及工商業大廈仿效，共同推動可再生能源的使用。

規管僭建物

17. 梁國雄議員：主席，最近，不同的傳媒接連揭發香港各區均有不少樓宇僭建物，新界更有不少村屋違例加建樓層，甚至霸佔官地。同時，傳媒更揭發不少區議會議員、立法會議員和問責官員涉嫌在其物業搭建僭建物、違例加建樓層及霸佔官地的個案。有市民批評政府對於僭建物及樓宇安全問題視若無睹。就此，政府可否逐一告知本會：

- (一) 政府現時分別有多少名人員專責處理香港、九龍及新界區的樓宇僭建物、違例加建樓層及霸佔官地的個案(以下表列出)：

政府部門名稱	香港區人數	九龍區人數	新界區人數

- (二) 過去5年，政府就香港、九龍及新界區的樓宇僭建物、違例加建樓層及霸佔官地的個案提出了多少宗檢控(以下表列出)：

年份	香港區檢控數字	九龍區檢控數字	新界區檢控數字
2010			
2009			
2008			
2007			
2006			

- (三) 過去5年，每年分別有多少宗個案因樓宇僭建物、違例加建樓層及霸佔官地而須由政府委派人員進行清拆行動，以及該等清拆行動共使用了多少公帑；及

- (四) 有否估計，若上述涉及區議員、立法會議員和問責官員物業的僭建物、違例加建樓層及霸佔官地的個案須由政府進行清拆，政府就此要動員多少名人員及動用多少公帑；有關費用是否須由市民承擔？

發展局局長：主席，屋宇署及地政總署一向分別就僭建及非法佔用未批租土地(即俗稱“政府土地”)等行為採取適當的執法，如僭建等問題同時涉及已批租土地(即俗稱“私人土地”)違反地契的情況，則地政總署會採取適當的執行地契條款行動。

屋宇署在履行《建築物條例》(第123章)規定的同時，亦考慮到樓宇安全、資源限制等因素而制訂執法政策。在自2001年起的10年間，屋宇署清拆僭建物的行動(即向有關人士發出法定命令要求清拆該僭建物，以及向不遵從法定命令的有關人士提出檢控)，只限於須優先處理的類別(主要包括對生命財產明顯構成威脅或即時危險、新建僭建物或在個別大規模行動時所針對的目標如大型簷蓬、大型冷氣機支架、單梯樓宇的天台僭建物，以及建於簷蓬和懸臂式平板露台上的僭建物)。由2011年4月1日起，屋宇署已把清拆僭建物的行動範圍擴大，並會推行一系列多管齊下的新措施，以提升本港樓宇安全水平。

在收到有關查詢或投訴個案後，地政總署會派員巡視，如出現有政府土地確實被非法佔用，地政總署會根據《土地(雜項條文)條例》(第28章)張貼通知，要求佔用人在通知內指明的限期前停止佔用有關土地。如該佔用土地情況持續，地政總署會採取進一步的土地管制行動，包括可能清拆有關土地上的構築物等。如能確定違規者的身份及有足夠證據，地政總署會考慮採取檢控行動。

如私人土地僭建等涉及違反土地契約的情況，地政總署會考慮採取適當的執行土地契約條款的行動，包括向有關業權人發出警告信，要求糾正違規事項；如業權人於限期內未有糾正違反土地契約的情況，地政總署一般會將警告信於土地註冊處註冊，即俗稱“釘契”及把警告信副本送交物業債權人(如適用)等。

就質詢的4個部分，現答覆如下：

- (一) 屋宇署樓宇部現時共有477名專業及技術人員，負責處理有關私人樓宇安全及維修的執法工作，其中包括跟進失修樓

字舉報、處理僭建物的投訴及執行多項大規模僭建物清拆行動。按香港、九龍及新界區劃分，他們的分布如下：

香港區人數	九龍區人數	新界區人數
153	202	122

此外，屋宇署在2011-2012年度會增加124名專業及技術人員，以推展多項改善樓宇安全的大規模行動和新措施。由於處理僭建物只屬樓宇部的部分職責，屋宇署並沒有單為處理僭建物方面人手的分項數字。

現時地政總署負責執行私人土地上的執行地契條款行動及管制非法佔用政府土地的工作人員，按香港、九龍及新界區劃分，分布如下：

香港區人數	九龍區人數	新界區人數
25	27	198

我們必須指出，土地管制及執行土地契約條款行動，只是上述人員不同工作範疇的其中一項。地政總署並沒有單就這部分工作的人手方面的分項數字。

- (二) 就樓宇僭建物及違例加建樓層，屋宇署可根據《建築物條例》第24(1)條的規定發出命令，飭令業主清拆有關僭建物或糾正違例工程。屋宇署由2006年至2010年的5年間就不遵從該等法定命令的個案所作出的檢控數字，按香港、九龍及新界區劃分，表列如下：

年份	香港區檢控數字	九龍區檢控數字	新界區檢控數字
2010	865	1 276	468
2009	833	1 566	664
2008	794	1 708	589
2007	603	1 664	754
2006	600	1 899	543

就非法佔用政府土地而言，很大部分的個案均由佔用人在收到地政總署發出的通知後自行糾正。地政總署由2006年

至2010年的5年間就非法佔用政府土地所作出檢控的數字，按香港、九龍及新界區劃分，表列如下：

年份	香港區檢控數字	九龍區檢控數字	新界區檢控數字
2010	2	0	5
2009	0	0	9
2008	0	0	13
2007	0	0	9
2006	0	0	17

就私人土地而言，地政總署是以業主身份按土地契約條款，採取執行契約條款行動，並不涉及檢控。

- (三) 於2011年4月加強樓宇安全的一系列新措施生效前，屋宇署會按僭建物的危險程度和當時適用的執法政策，對個別僭建物採取不同的行動。對於屬非優先處理類別的僭建物(須優先處理的僭建物已在上文說明)，屋宇署一般會發出勸諭信或警告通知，要求業主自行清拆。假如業主在限期屆滿時仍未遵從警告通知的要求，屋宇署便會把有關違規事項在土地註冊處登記，俗稱“釘契”。至於勸諭信，署方一般沒有跟進行動。

針對較嚴重及屬於須優先處理類別的個案，屋宇署可根據《建築物條例》第24(1)條的規定發出命令，飭令業主清拆有關僭建物或糾正違例工程。如果業主沒有在指定的日期前遵從命令，除了僭建物出現明顯危險須由政府承建商代為清拆外，該署一般會根據《建築物條例》(第123章)第40(1BA)條向業主提出檢控，藉此促使有關業主自行清拆。這做法在過往也頗有成效。

鑒於以往的這些做法，最終須由政府承建商清拆的個案並不多，屋宇署也沒有這方面的統計數字。至於那些由屋宇署的政府承建商所進行有關的清拆工程，屋宇署會於其後向有關業主悉數追討工程費，包括有關的監工費用。

地政總署由2006年至2010年的5年間就非法佔用政府土地而採取清拆行動的個案數字，按年份劃分，臚列如下：

年份	佔用政府土地清拆行動的個案數字
2010	2 584
2009	3 132
2008	2 422
2007	1 649
2006	1 712

有關清拆行動由執行土地管制工作的人員負責，地政總署沒有另設帳目記錄有關清拆行動的開支。

- (四) 屋宇署和地政總署在執法和執行土地契約條款的工作上，對所有人士都一視同仁，並不會因為個別人士的身份而有所差異。故此，不會為處理個別類別人士個案所需人手及資源作出特別估計。

屋宇署方面，若有關僭建物須由政府承建商進行清拆，屋宇署會向有關人士悉數追討清拆工程費，包括有關的監工費用。如上文第(三)部分所述，地政總署沒有另設帳目記錄有關清拆行動的開支。

處理食水管爆裂事故

18. 甘乃威議員：主席，近月，香港發生多宗食水管爆裂事故，影響食水供應。尤以2011年3月1日清晨於跑馬地黃泥涌道的地底食水管突然爆裂事故，所影響的範圍最為廣泛，包括黃泥涌道、藍塘道、禮頓道、禮頓山及銅鑼灣一帶，當中包括律敦治醫院和銅鑼灣多間酒店及食肆。就此，政府可否告知本會：

- (一) 發生食水管爆裂事故後，水務署的詳細應急計劃的詳情為何；
- (二) 發生食水管爆裂事故後，水務署提供臨時供水的調配安排需時多久；
- (三) 過去3年，每年水務署共處理多少宗食水管爆裂的事故，並按18個區議會分區列出分項數字；在每年的該等個案當中，暫停供水時間最長的10宗個案的發生日期及時間、接

報後截斷爆裂水管所需時間、停水時間、有否提供臨時供水，以及水務署於事發後多久才開始提供臨時供水等資料；

- (四) 過去3年，在接報的食水管爆裂個案中，有多少宗個案未能達到截斷爆裂水管所需時間的服務目標，以及未能達標的原因為何；
- (五) 過去3年，在接報的食水管爆裂個案當中，有多少宗個案未能達到停水時間的服務目標，以及未能達標的原因為何；
- (六) 水務署4個分署各有多少臨時供水的水箱及水車，以及該等水箱及水車的存放地點為何；及
- (七) 鑒於政府表示或須增添臨時供水的水車，以應付不時之需，詳情為何，以及需要多少款項？

發展局局長：主席，本港的輸水網絡因應用水需求而逐漸發展，系統規模龐大而複雜，總長度達7 800公里。香港的山丘地形令供水水壓偏高，而為了善用珍貴的土地資源，配水庫多興建於較高位置，加上泥土移動和外干擾，已老化的供水網絡無可避免會出現爆裂及滲漏的情況。我們非常明白暫停供水會為市民帶來不便，而某些停水個案亦會對交通造成影響。水務署正採取多管齊下的方式處理有關問題，包括透過檢漏積極防止水管爆裂、進行水管更換及修復計劃以更換老化水管及實施水壓管理。在陸續推行此等措施後，水管爆裂的宗數已由2000-2001年度高峰期的2 500宗，回落至2010-2011年度的609宗。水管滲漏率亦由2001年25%下降至2010年的20%。我們預期更換及修復計劃完成後，有關數字會進一步下降至15%。

就質詢的7個部分，我現答覆如下：

- (一) 水務署有一套既定的程序處理水管爆裂事故。在收到水管爆裂報告後，水務署的專責小隊會立即被調派到事故現場，鎖定有關水管並截斷供水，並召喚承建商到場進行維修。如事故會影響現場交通，該署會聯絡警務處、運輸署、路政署等相關部門，作出所需的交通改道安排，以便進行維修。如維修工作會影響其他公用設施，該署會聯絡有關的公用事業機構，以保護他們的設施。

當截斷有關水管的供水後，用戶的供水可能受到緊急維修工作的影響。為了減低對用戶的影響，水務署會採取下列步驟：

- (i) 在可行情況下，水務署會首先安排受影響地區由其他供水區替代供水，以維持正常服務，使有關用戶的供水不受影響。
- (ii) 若不能由其他供水區替代供水，水務署便會按如下先後次序，向受影響的用戶提供臨時供水，以應付其基本需要：
 - (1) 在位置便利的消防栓安裝街喉；及
 - (2) 調配水車及水箱到受影響地區。

公眾可致電水務署客戶諮詢中心的熱線，取得水管爆裂事故的最新消息。至於會影響大量用戶的事故，水務署會將資料上載到水務署的網頁。此外，亦會就嚴重事故在電台作出公告及發布新聞稿。諮詢熱線的員工亦會與事故現場的人員保持密切聯繫，以獲得最新消息。

- (二) 若不能由其他供水區替代供水，署方便會向受影響的用戶提供臨時供水，以應付其基本需要。

水務署計劃在截斷水管的目標時間內(即直徑300毫米及以下的水管為1小時15分、直徑300毫米以上為2小時或在完全截斷爆裂的水管的時間，以最早時間計算)，便開始安排由其他供水區供水、安裝街喉或調派水車及水箱。

- (三) 在2008-2009、2009-2010及2010-2011年度，食水管爆裂的個案數目按18個區議會分區表列如下：

區議會分區	2008-2009年度	2009-2010年度	2010-2011年度
九龍城	43	32	22
大埔	17	9	19

區議會分區	2008-2009年度	2009-2010年度	2010-2011年度
中西區	38	31	11
元朗	36	38	21
屯門	16	13	15
北區	21	21	11
西貢	87	23	11
沙田	52	40	34
東區	17	12	12
油尖旺	51	49	37
南區	29	30	30
荃灣	3	3	2
深水埗	56	45	24
黃大仙	30	12	5
葵青	43	23	18
離島	19	12	0
灣仔	29	21	12
觀塘	64	33	39
總數	651	447	323

在過去3年，接報後截斷爆喉所需的平均時間約為0.95小時，而平均停水時間約為4.26小時。當中有637宗個案需要提供臨時供水。在過去3年，開始提供臨時供水服務所需的平均時間如下：

年度	從截斷爆喉至開始提供臨時供水服務所需的平均時間
2008-2009	0.64小時
2009-2010	0.51小時
2010-2011	0.37小時

每年暫停供水時間最長的10宗個案的有關資料表列於附件一。

- (四) 水務署就處理水管爆裂工作的服務承諾及過去3年取得的成績表列如下：

(I) 在2008-2009及2009-2010年度採用的服務承諾

服務承諾		成績	
服務	目標	2008-2009年度	2009-2010年度
接報後截斷爆裂水管所需時間			
(1) 直徑300毫米及以下的喉管	92%於1小時30分鐘內	97%	98%
(2) 直徑300毫米以上至600毫米的喉管	92%於2小時30分鐘內	97%	100%

(II) 在2010-2011年度採用的服務承諾

服務承諾		成績
服務	目標	2010-2011年度
接報後截斷爆裂水管所需時間		
(1) 直徑300毫米及以下的喉管	(i) 94%於1小時30分鐘內;及 (ii) 75%於1小時15分鐘內	(i) 99% (ii) 89%
(2) 直徑300毫米以上至600毫米的喉管	(i) 94%於2小時30分鐘內;及 (ii) 75%於2小時內	(i) 94% (ii) 90%

在過去3年共1 421宗食水管爆裂個案中，有71宗需較長時間截斷爆喉，主要原因包括：

- (i) 因閘掣故障而須關閉其他閘掣；
- (ii) 有關搶修隊正在處理其他的水管爆裂事故；及
- (iii) 爆裂水管的位置偏遠，搶修隊需要較長時間才能到達。

(五) 水務署就停水時間的服務承諾及過去3年取得的成績表列如下：

(I) 在2008-2009年度採用的服務承諾

服務承諾		成績
服務	目標	2008-2009年度
食水喉管爆裂最長 停水時間	(i) 85%於8小時內 及	87%
	(ii) 95%於12小時內	95%

(II) 在2009-2010和2010-2011年度採用的服務承諾

服務承諾		成績	
服務	目標	2009-2010年度	2010-2011年度
食水喉管 爆裂最長 停水時間	(i) 85%於8小時內 及	91%	92%
	(ii) 70%於7小時內	83%	89%

在過去3年共1 421宗食水管爆裂個案中，有187宗需較長時間恢復供水，主要是由於以下原因導致需要較長時間進行水管維修：

- (i) 為保護在水管附近密集的其他公用事業設施及裝置，只能使用較輕型的機械；
- (ii) 需移除包圍爆裂水管的混凝土墩；及
- (iii) 需待穩定喉管的新混凝土座凝固，才能恢復供水。

(六) 水務署現有5部水車(每部水車容量為6至8立方米)及104個水箱，大部分水箱的容量為1立方米，而小部分則為1.5立方米。水車及水箱的分布及存放地點表列於附件二。因應情況，我們會安排跨區調動水車及水箱以應付各區的需要。

(七) 我們現時有104個水箱，在跨區調動下，數目可以滿足需要，但為應付緊急情況下的首輪供水及往後為水箱補充食水的需要，我們正積極考慮增加每個分區的水車數目，以便在單一水管爆裂事故中，我們進行跨區調派時可按需要出動共10部水車，擬增加的5部水車所需款項約為675萬元。

附件一

(i) 在2008-2009年度，暫停供水時間最長的10宗個案的有關資料表列如下：

日期及時間	地區	水管大小 (毫米)	接報後截 斷爆裂水 管所需時 間(小時)	停水時間 (小時)	有否提供 臨時供水	截斷爆喉 至開始提 供臨時供 水所需時 間(小時)
2008年4月14日 03:54	灣仔	300	1.10	26.00	有	2.00
2008年4月26日 06:32	油尖旺	300	0.72	18.08	有	2.57
2008年7月6日 22:41	東區	150	0.82	30.25	有	0.33
2008年7月29日 16:39	觀塘	200	0.35	17.50	有	0
2008年8月16日 02:27	觀塘	150	1.05	26.83	有	-0.05 ⁽¹⁾
2008年8月31日 03:54	深水埗	200	0.52	18.33	有	0.48
2008年9月3日 11:09	南區	150	0.68	18.50	有	2.67
2008年9月9日 05:17	灣仔	150	1.22	17.75	有	2.50
2008年10月30日 05:00	東區	150	1.50	19.25	有	0
2008年12月23日 03:15	灣仔	150	1.17	21.50	有	0.67

(ii) 在2009-2010年度，暫停供水時間最長的10宗個案的有關資料表列如下：

日期及時間	地區	水管大小 (毫米)	接報後截 斷爆裂水 管所需時 間(小時)	停水時間 (小時)	有否提供 臨時供水	截斷爆喉 至開始提 供臨時供 水所需時 間(小時)
2009年7月5日 04:56	荃灣	450	2.32	15.25	有	1.17

日期及時間	地區	水管大小 (毫米)	接報後截 斷爆裂水 管所需時 間(小時)	停水時間 (小時)	有否提供 臨時供水	截斷爆喉 至開始提 供臨時供 水所需時 間(小時)
2009年8月20日 23:42	油尖旺	400	1.30	21.68	有	1.70
2009年8月29日 15:07	觀塘	250	1.30	13.58	有	1.70
2009年9月28日 11:51	屯門	200	0.90	20.25	有	0.25
2009年10月17日 03:38	觀塘	400	1.53	14.67	有	-0.53 ⁽¹⁾
2009年11月13日 01:20	觀塘	300	1.42	14.25	有	-0.42 ⁽¹⁾
2009年12月13日 01:49	油尖旺	200	0.68	16.33	有	1.32
2010年1月8日 01:03	深水埗	150	1.28	26.67	有	0
2010年1月13日 05:23	深水埗	150	0.78	16.08	有	1.72
2010年2月8日 09:45	南區	600	1.25	44.17	有	10.00 ⁽²⁾

(iii) 在2010-2011年度，暫停供水時間最長的10宗個案的有關資料表列如下：

日期及時間	地區	水管大小 (毫米)	接報後截 斷爆裂水 管所需時 間(小時)	停水時間 (小時)	有否提供 臨時供水	截斷爆喉 至開始提 供臨時供 水所需時 間(小時)
2010年4月28日 23:26	南區	150	1.40	16.25	有	0
2010年5月13日 02:12	中西區	150	0.55	14.82	有	2.25
2010年7月12日 18:16	黃大仙	450	0.73	16.17	有	1.85
2010年7月17日 02:49	東區	300	1.43	23.25	有	0

日期及時間	地區	水管大小 (毫米)	接報後截 斷爆裂水 管所需時 間(小時)	停水時間 (小時)	有否提供 臨時供水	截斷爆喉 至開始提 供臨時供 水所需時 間(小時)
2010年7月22日 20:51	屯門	150	1.48	14.92	有	0.38
2010年9月8日 21:30	深水埗	300	1.25	20.92	有	0
2010年9月17日 01:34	葵青	200	1.43	15.50	有	4.72
2010年10月29日 03:17	西貢	250	2.22	17.25	有	1.05
2011年2月26日 02:17	元朗	200	0.88	17.75	有	0.08
2011年3月12日 01:34	深水埗	300	0.93	15.00	有	-0.13 ⁽¹⁾

註：

- (1) 在截斷爆喉前已提供了臨時供水。
- (2) 爆裂水管為供應配水庫的水管。在維修工程初期，配水庫存量能維持正常供水。及後，因維修工程較預期困難，超出了配水庫存量能維持的時限，故此有需要提供臨時供水。

附件二

水車及水箱分布及存放地點

		水車	水箱
香港分區	北角辦事處	1	24
	銀礦灣濾水廠	0	8
	小蠔灣濾水廠	0	4
	總計	1	36

		水車	水箱
九龍分區	長沙灣辦事處	1	6
	九龍灣維修廠房	0	0
	總計	1	6*

		水車	水箱
新界東分區	九龍灣辦事處	1	6
	沙田濾水廠	0	10
	粉嶺廠房	0	6
	上水濾水廠	0	4
	將軍澳維修廠房	0	4
	北港濾水廠	0	4
	馬鞍山濾水廠	0	2
	總計	1	36

		水車	水箱
新界西分區	旺角辦事處	1	2
	葵涌廠房	0	10
	屯門廠房	0	6
	元朗廠房	0	4
	屯門濾水廠	1	2
	凹頭濾水廠	0	2
	總計	2	26

註：

- * 九龍區的水箱數目相對較少是因為九龍的供水區之間連接較佳，在緊急情況下，往往可以由其他供水區為受影響的地區供水，以維持供水服務。

優質旅遊服務計劃

19. 謝偉俊議員：主席，香港旅遊發展局(“旅發局”)於2010年12月外判優質旅遊服務計劃(“計劃”)的日常營運工作，並於本年2月開始，交由消費者委員會(“消委會”)統一處理所有涉及計劃認證商戶的投訴的調解工作。有曾參與計劃的商戶向本人投訴，旅發局將計劃的營運工作外判後，計劃的質素每況愈下，旅發局對有商戶涉嫌長期“盜用”計劃的標誌視若無睹，該作出投訴的商戶最後決定退出計劃。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，旅發局外判計劃的原因為何；節省了多少開支；外判後對計劃的監控政策為何；外判前後有否徵詢計劃的註冊商戶對外判計劃的意見；

- (二) 鑒於根據上述投訴，有商戶“盜用”計劃的標誌長達半年，旅發局仍視若無睹，是否知悉原因為何，以及還有多少宗類似的投訴個案；
- (三) 是否知悉，由消委會統一處理所有涉及計劃認證商戶投訴的調解工作，是否建基於要提高處理投訴效率的考量，以及有何數據反映該項措施的成效；及
- (四) 是否知悉，消委會是否需要額外預留撥款和人力資源，以處理上述“外判”安排導致增加的投訴個案？

商務及經濟發展局局長：主席，計劃於1999年成立，現時涵蓋零售、飲食、旅客住宿設施及美髮等行業，共有超過7 300家商鋪獲認證。計劃設有嚴謹的認證、評審與監控機制，確保獲認證商鋪能維持優良的服務水平。

就質詢的4個部分，我的答覆如下：

- (一) 旅發局作為專責推廣訪港旅遊的法定機構，會不時檢討其運作，務求以最具成本效益的方式運用資源，執行其職權範圍內的各項工作。

旅發局去年12月委聘服務承辦商，負責營運計劃的日常運作，旅發局則集中資源推廣這項計劃。旅發局透過是次外判，每年可節省約200萬元開支，有關款項正用於加強推廣計劃，具體推廣活動包括：

- 今年4月至5月，與優質旅遊服務協會合作，聯同21家計劃的認證商戶，於上海、重慶、長沙及廣州等4個內地大城市進行“香港優質旅遊服務品牌中國巡迴展”的大型路演，向內地消費者推廣計劃；
- 與內地媒體合作，邀請認證商戶參與今年5月舉行的“國內網選最受歡迎香港優質商戶”活動，由消費者在網上投票選出最受歡迎的優質商戶，首10名商戶將於今年6月獲得嘉獎，增加這些商戶在內地曝光的機會；及

- 今年6月會向認證商戶頒發“傑出優質商戶獎項”、“十年資深優質商戶嘉許”等多個獎項，藉此為商戶帶來媒體報道機會，提升商戶品牌形象。

旅發局一直與計劃的認證商戶保持聯繫，並就外判的安排知會各商戶，務求新安排不會影響計劃的質素和給予商戶的支援。

- (二) 旅發局一直嚴謹監控計劃的整體運作及商戶的服務質素，防止計劃的標貼被盜用。如發現非認證商戶貼上計劃標貼，旅發局會向這些商戶發出警告信，要求商戶即時移除標貼。若商戶堅持不肯移除標貼，旅發局會對商戶採取法律行動。旅發局去年12月至今的巡查中，發現有兩宗個案不正確使用計劃的標誌，有關商戶收到旅發局警告信後，已經把標誌移除。

較早前，媒體報道有商戶“盜用”計劃標誌達半年的個案，旅發局接獲投訴後，隨即向商戶發信警告，該商戶亦已經移除有關標誌。今年以來，除了此個案以外，旅發局曾接獲另外一宗據稱盜用計劃標誌的投訴，巡查後證實被投訴的商鋪並未展示計劃的標誌。

- (三) 過去，旅發局一直把該局收到旅客在港消費的投訴，但與計劃商戶無關者，轉介消委會處理。今年2月起，經消委會同意，旅發局收到旅客在港消費的任何投訴，包括涉及計劃認證商戶的投訴，均會轉介消委會統一處理。

透過上述安排，旅發局可更集中資源，分析投訴個案，並更針對性地協助有關商戶，改善服務質素。旅發局亦會進行神秘訪查，如發現有商戶的服務有改善餘地，旅發局會直接聯絡商戶，提供改善的意見。

- (四) 消委會運用現有資源實施上述新的工作安排，包括處理計劃認證商戶的投訴，這方面的工作不涉額外開支。

邊境禁區的發展

20. 林大輝議員：主席，本人曾於本年5月18日本會會議上提出有關邊境禁區發展的質詢。就保安局局長(“局長”)作出的答覆，政府可否告知本會：

- (一) 鑒於規劃署於2009年4月開展的“改善沙頭角鄉鎮及鄰近地區研究”，原定於20個月內完成，政府延誤公布研究結果的原因為何；計劃於何時公布研究結果；當中的研究範疇有否涵蓋如何推動工商業發展及增加就業機會；
- (二) 會否就落實上述的研究結果訂下時間表；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (三) 鑒於根據局長上述的答覆，為確保邊境禁區的有效管理，任何人士進出邊境禁區都必須持有有效的禁區通行證，但沙頭角區的走私和非法入境活動，仍見持續，原因為何；請按年提供自香港回歸以來，於沙頭角發生的走私及非法入境活動的數字，以及該等數字與全港整體的相關數字如何比較；
- (四) 自香港回歸以來，制服團體轄下的學生或成員向警方提出“禁區通行證”申請的數目為何，並按年份、團體的類別和人數及申請結果列出分項數字，以及部分申請不獲批准的原因為何；
- (五) 考慮到中英街的特殊地理環境，政府有否計劃於該處設立正規的管制站，以方便市民出入；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (六) 已建好的沙頭角碼頭是於何時正式落成和啟用，以及使用率為何；政府不開放該碼頭給遊客往來新界東北的島嶼，卻先建好碼頭的原因為何；
- (七) 政府有否評估，開放沙頭角墟和沙頭角碼頭會如何影響警方繼續維持有效的邊境管理；並詳細列舉預計會發生的問題為何；

- (八) 警務處自香港回歸以來共簽發了多少個出入沙頭角禁區的封閉道路通行許可證(“許可證”),並按年列出分項數字和平均的簽發年期;以及有否就每年批出的“許可證”數目設定上限;
- (九) 鑒於有村民指出,沙頭角政府合署根本不存在,該署只是一所郵局,政府可否提供沙頭角政府合署的運作詳情(包括提供甚麼政府服務、涉及的人手及運作開支等,以及當中是否包括民政事務總署的服務);及
- (十) 政府有否評估,沙頭角的居民對社區會堂的需求為何;有否計劃於沙頭角興建一所社區綜合大樓;如有,詳情為何;如否,原因為何?

保安局局長:主席,就議員的質詢,以下是保安局、發展局、運輸及房屋局和民政事務局的綜合答覆:

- (一) 據現時進度,規劃署預計研究可於本年內完成。沙頭角墟將繼續保留於邊境禁區內,故此在考慮改善沙頭角墟的發展時,必須小心考慮保安角度,平衡各方要求,因此研究需時較長。這項研究旨在制訂一個綜合地區改善計劃,以優化沙頭角墟及鄰近地區的環境。該研究亦會評估沙頭角墟於邊境禁區內作旅遊發展的潛力,和探究如何促進連繫沙頭角墟和新界東北其他旅遊景點的可能性。
- (二) 當研究完成後,政府相關政策局及部門會研究報告內的建議,亦會考慮就應推行的建議制訂實施時間表。
- (三) 正如在2011年5月18日書面答覆中提及,邊境禁區的有效管制有助打擊非法入境活動及其他跨境犯罪活動,而在邊境禁區包括沙頭角墟及附近範圍實施“禁區通行證”,可控制邊境禁區內不必要的人流和活動。從實際環境考慮,沙頭角海沒有實質屏障作為邊境分界,而沙頭角內中英街的情況更為獨特,屬於境內唯一沒有設置邊境管制措施但容許人貨“跨境”活動的地方。這些潛在的保安風險,顯示有需要維持沙頭角墟及沙頭角海在邊境禁區範圍內受有關管制。有關沙頭角涉及走私活動的案件宗數及非法入境的人數,我們只能提供2002年至2010年的有關數字如下:

被拘捕非法入境者

年份	沙頭角區	全港(沙頭角區以外)
2002	575	4 787
2003	631	3 178
2004	484	2 415
2005	235	1 956
2006	263	3 785
2007	129	4 919
2008	73	3 912
2009	190	3 511
2010	149	2 943

涉及走私案件宗數

年份	沙頭角區	全港(沙頭角區以外)
2002	32	241
2003	41	279
2004	42	326
2005	23	282
2006	16	213
2007	24	162
2008	22	198
2009	13	218
2010	10	262

- (四) 就要求進入沙頭角邊境禁區的“禁區通行證”申請，警務處並沒有特別就制服團體或其成員的申請分類和備存數字。
- (五) 在沙頭角墟內中英街設立正規管制站的建議，牽涉多方面的複雜考慮。我們須顧及中英街的獨特地理環境和歷史背景、當地居民一直可“自由”出入中英街並在該區活動的生活方式、居民對加設管制站所受的影響和社區的反應等。現時，我們並沒有計劃在中英街設置邊界管制站。
- (六) 沙頭角公眾碼頭現為當地鄉村和鄰近島嶼的居民服務，亦為碼頭附近作業的漁民和海魚養殖人士提供唯一的登岸設施。沙頭角公眾碼頭建於上世紀1960年代，一直由土木工程拓展署負責保養維修。土木工程拓展署在1996年的勘察

中，發現碼頭的設施殘舊，而且由於受到嚴重銹蝕，已無法修復。由於碼頭是沙頭角居民和其他作業人士不可或缺的運輸設施，而為公眾安全起見，土木工程拓展署遂於2004年重建沙頭角公眾碼頭，新的沙頭角公眾碼頭於2006年落成，並於同年正式啟用。

根據運輸署於2010年進行的使用調查，碼頭的平均使用率表列如下：

	船隻數目	乘客數目
周日	18	104
周末／假日	23	279

- (七) 在2008年1月公布縮減邊境禁區範圍的決定前，當局已就邊境禁區的保安需要、邊界地區的地勢、技術可行性等各項因素仔細考慮。正如上文提及，中英街及沙頭角海具特殊地理限制和歷史背景。為確保維持沙頭角墟邊境禁區的有效管理，有需要繼續將沙頭角墟及沙頭角海列為邊境禁區。儘管如此，就有限度開放沙頭角墟，尤其沙頭角公眾碼頭，以促進旅遊活動的建議，警方已作出保安評估，在確使附帶的保安措施為當地居民可接受的同時，亦能繼續維持有效的邊境管理，使兩者取得適當平衡。
- (八) 根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第374E章)第49條，警務處只可簽發不超過12個月有效期的“許可證”，警務處並沒有就每年可批出的“許可證”的數目設定上限。

沙頭角邊境禁區的“許可證”的簽發數目如下：

年份 ⁽¹⁾	“許可證”簽發數目
2007	11 771
2008	10 519
2009	11 470
2010	12 585
2011 (至4月30日)	5 047

註：

- (1) 只有2007年以後的“許可證”簽發數字

- (九) 根據政府產業署提供的資料，目前沙頭角政府合署由4個政府部門使用，包括香港郵政、食物環境衛生署(“食環署”)、工業貿易署及選舉事務處。民政事務總署並沒有在該政府合署設立辦事處。該政府合署每月的主要運作開支為物業管理費及電費，合共約38,000元。

香港郵政及食環署分別在沙頭角政府合署設立沙頭角郵政局及北區潔淨組(沙頭角)辦事處，合共約有70名員工(主要為食環署潔淨組前線職員)，為當區居民提供郵政及潔淨服務。工業貿易署及選舉事務處則使用該地方作臨時儲存之用。

- (十) 在考慮香港規劃標準與準則及地區需求後，規劃署在制訂沙頭角地區發展藍圖時已預留足夠土地作社區設施用途。沙頭角墟現時已有一個可容納80人的社區會堂。該社區會堂的使用量並不高，過去3年並沒有多於一間機構申請在同一時段使用會堂。政府認為現時無需要在沙頭角興建新的社區會堂。

法案

法案首讀

主席：法案：首讀。

《禁止層壓式計劃條例草案》

秘書：《禁止層壓式計劃條例草案》。

條例草案經過首讀，並依據《議事規則》第53(3)條的規定，受命安排二讀。

法案二讀

主席：法案：二讀。

《禁止層壓式計劃條例草案》

商務及經濟發展局局長：主席，我謹動議二讀《禁止層壓式計劃條例草案》（“《條例草案》”）。

《條例草案》的目的，是改善現時《禁止層壓式推銷法條例》（“《條例》”）的運作，希望更有效打擊以層壓形式運作的不良計劃。

（代理主席李華明議員代為主持會議）

層壓式計劃一般是指某類型的計劃，參與者付費參加的唯一或主要誘因，是有權透過招攬其他參與者得到收入。這類計劃透過參與者介紹新參與者，從中榨取招攬費，計劃最終會因沒有新參與者加入而無以為繼，導致較後時間參加計劃的人士蒙受損失。層壓式計劃與正當的多層式傳銷或直銷計劃截然不同；後者有真正的經濟活動而參與者的收入主要來自這些經濟活動而非拉人頭入會。現時《條例》禁止層壓式推銷計劃，但因採取層壓式運作的計劃層出不窮，現行《條例》已不敷應用；尤其是《條例》中就“層壓式推銷計劃”定義並不全面。因此，我們建議重新制定《條例》，希望更有效打擊不良的層壓式計劃。

我現在介紹《條例草案》的主要建議。

我們最主要的建議，是訂定“層壓式計劃”的新定義。我們建議界定“層壓式計劃”為新參與者必須向其他參與者或推廣計劃的人支付款項或代價，而誘使他們支付這些款項或代價，是完全或在相當程度上因為他們有權獲得利益，這些利益是完全或在相當程度上源自介紹新會員加入計劃。

層壓式計劃得以持續，主因是參與者介紹新的參與者加入，以滾雪球形式擴展。為加強阻嚇力，我們建議知情的參與者應承擔刑事責任。具體而言，我們建議任何參與層壓式計劃的人，在知道或理應知道所得利益是完全或在相當程度上源自介紹新參與者加入計劃的情況下，誘使或企圖誘使其他人加入該計劃，即屬犯罪。

現時干犯《條例》的最高罰則，是罰款10萬元及監禁3年。我們認為罰則過輕。《條例草案》建議把最高罰則提高至罰款100萬元及監禁7年。

代理主席，我們曾就剛才提及的建議諮詢公眾，絕大多數回應者均支持建議。我們亦曾在3月28日向立法會經濟發展事務委員會簡介公眾諮詢結果，委員支持我們的建議，並促請早日向立法會提交相關建議。

代理主席，我謹此陳辭，希望各位議員支持《條例草案》。謝謝代理主席。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：《禁止層壓式計劃條例草案》，予以二讀。

按照《議事規則》，這辯論現在中止待續，條例草案交由內務委員會處理。

議案

代理主席：議案。根據《殘疾歧視條例》就修訂《殘疾歧視條例》僱傭實務守則修訂本而動議的擬議決議案。

我現在請勞工及福利局局長發言及動議議案。

根據《殘疾歧視條例》動議的擬議決議案

勞工及福利局局長：代理主席，我謹動議按照所附議案，修訂《殘疾歧視條例》（“《條例》”）（第487章）僱傭實務守則（“實務守則”）修訂本。該修訂本已於2011年4月13日提交立法會審議。

《條例》賦予平等機會委員會（“平機會”）發出實務守則的法定權力，讓平機會提供實務性的指引，以消除歧視、騷擾和中傷，以及促進殘疾人士與非殘疾人士之間的平等機會。現行的實務守則於1997年1月發出，為香港僱主和僱員提供一般指引，在工作間落實殘疾人士與非殘疾人士之間的平等機會。隨着《條例》運作多年，公眾對法例已有更深更廣的認識。因應社會的發展及累積的執法經驗，平機會檢討了實務守則，確保它繼續成為僱主、僱員和人力資源從業員的實用參考工具。平機會已就修訂本的擬稿，於2010年4月8日至7月8日期

間進行了廣泛的公眾諮詢。經考慮收集所得的意見後，平機會制訂了實務守則修訂本，並於2011年4月8日把實務守則刊憲。

由立法會成立的《殘疾歧視條例》僱傭實務守則修訂本小組委員會(“小組委員會”)，已就實務守則修訂本進行了審議。平機會因應在審議期間收到的意見對實務守則作了進一步的修訂，並得到小組委員會的支持。

我十分感謝小組委員會提出了多項寶貴的意見。今天我就實務守則修訂本提出的修訂議案，主要是涵蓋對一些章節作進一步解釋和說明，使其更清晰明確，以及一些文字上的修飾和更正。

這項擬議的修訂若獲得立法會通過，實務守則修訂本將會在這項決議刊登憲報當天(即2011年6月3日)開始實施。平機會亦將會就實務守則修訂本展開廣泛的宣傳及教育工作，包括透過傳媒、電子媒介和平機會的刊物等進行宣傳，又會發出有關的小冊子，以及向僱主、僱員和其他持份者和機構提供講座和培訓班等。

最後，我希望藉此機會再次多謝小組委員會的主席何秀蘭議員及其他成員，就審議實務守則修訂本所付出的努力和貢獻。

代理主席，我謹此動議決議案。

勞工及福利局局長動議的議案如下：

“議決修訂於2011年4月13日提交立法會會議省覽的《殘疾歧視條例》僱傭實務守則修訂本(即刊登於憲報的2011年第2159號政府公告)－

- (1) 在標題，刪去“**修訂本**”而代以“**(2011)**”；在英文文本中，刪去“**Revised**”並在“**Ordinance**”後加入“**(2011)**”；
- (2) 在目錄內，副題“**●直接歧視 “4.12-4.23”**”，刪去“**4.23**”而代以“**4.22**”；
- (3) 在目錄內，副題“**●測驗**”，刪去“**驗**”而代以“**試**”；
- (4) 在目錄內，英文文本中，副題“**Chapter 7: Managing Disability Related Work Absence**”，刪去“**Work**”而代以“**Workplace**”；

- (5) 在目錄內，英文文本中，副題“●Avoid stereotypical assumptions about persons with disability”，刪去“disability”而代以“disabilities”；
- (6) 在目錄內，英文文本中，副題“●Seek better communications with employees with disability”，刪去“disability”而代以“disabilities”；
- (7) 在目錄內，英文文本中，副題“●Roles and functions”，刪去“Roles”而代以“Role”；
- (8) 在第1.4段，在第二次出現的“但”後，刪去“法庭在處理根據《殘疾歧視條例》提出的訴訟時，將適當地參考本守則的建議”而代以“本守則可作呈堂證據，當法庭處理根據《殘疾歧視條例》提出的法律程序的問題時，須考慮守則的相關部份”；
- (9) 在第1.9段，在第一句，刪去“本地及外國案例引申”而代以“案例、投訴和查詢改寫而成”；

在第二句，刪去“在真實的法庭審訊中，法庭會”而代以“由於每宗個案皆有其獨特性，讀者在考慮其個別情況時，不應完全及直接套用本守則之例子。讀者如欲引用守則闡述之法庭個案，須參考有關法庭判案書。在正式的審訊中，法庭才有權”；

在英文文本中，刪去“both locally and overseas have been modified to demonstrate how the DDO may be applied”而代以“, complaints and enquiries have been modified to demonstrate to readers how the DDO may be applied under particular circumstances. Readers should be mindful that each case bears its own uniqueness and refrain from sole and direct application of any example to a particular situation. Where readers intend to rely on the decided cases cited in this Code, they should refer to the respective court judgments”；

- (10) 在第2.8段的頁邊，刪去“第14(4)條”；

- (11) 在第3.3.1段的頁邊，刪去“(a)”；
- (12) 在第3.3.2段的頁邊，刪去“(b)”；
- (13) 在第3.3.3段的頁邊，刪去“(c)及(d)”；
- (14) 在第3.3.4段的頁邊，刪去“(e)”；
- (15) 在第3.3.5段的頁邊，刪去“(f)”；
- (16) 在第3.3.6段的頁邊，刪去“(g)”；
- (17) 在第3.4段上方的副題，在“人”後加入“士”；
- (18) 在第3.4.1段的頁邊，刪去“(ii)”；
- (19) 在第3.4.2段，刪去“現在雖未出現，但在將來可能演變成”而代以“在將來可能存在”；在英文文本中，刪去“might develop”而代以“may exist”；
- (20) 在第3.4.2段的頁邊，刪去“(iii)”；
- (21) 在第3.4.2段下的例子說明，刪去“是乙型肝炎帶菌者”而代以“曾患精神病”；刪去“將來會變成肝癌”而代以“的精神病將來會復發”；在英文文本中，刪去“is a Hepatitis B carrier”而代以“had recovered from psychiatric disorder”；刪去“she”而代以“her disability”；刪去“develop liver cancer”而代以“relapse”；
- (22) 在第3.4.3段的頁邊，刪去“(iv)”；
- (23) 在第3.4.3段下的例子說明，刪去“帶菌”而代以“感染”；
- (24) 在第3.5.1段的頁邊，刪去“(a)”；
- (25) 在第3.5.2段的頁邊，刪去“(b)”；

- (26) 在第3.5.3段的頁邊，刪去“(c)”；
- (27) 在第3.5.4段的頁邊，刪去“(d)”；
- (28) 在第3.5.5段的頁邊，刪去“(e)”；
- (29) 在第3.5.5段下的例子說明，刪去所有“患”而代以“毒感染”；在英文文本中，刪去所有“AIDS patients”而代以“persons living with HIV”；
- (30) 在第4.6段，在“使”前加入“「”；在“害”後加入“」”；
- (31) 在第4.13段的頁邊，在“條”後加入“例”；刪去“10.6-10.10”而代以“10.7”；在英文文本中，刪去“paragraphs 10.6-10.10”而代以“paragraph 10.7”；
- (32) 在第4.21段，刪去“情感創傷”而代以“感情損害”；
- (33) 在第4.24段，刪去“少”而代以“小”；
- (34) 在第4.24段的頁邊，在第三次出現“(b)”前加入“6”；
- (35) 在第4.24段下的例子說明的頁邊，刪去“6”而代以“7”；在“施”前加入“「”；在“性”後加入“」”；在英文文本中，刪去“6”而代以“7”；
- (36) 在第4.28段下的例子說明，刪除“，亦不納入契約法的範疇內”；
- (37) 在第5.4.1段的頁邊，刪去“5.6-5.8”而代以“5.5-5.7”；
- (38) 在第5.4.2段的頁邊，刪去“5.9-5.15及5.19-5.20”而代以“5.8-5.14及5.18-5.21”；
- (39) 在第5.4.3段的頁邊，刪去“5.16-5.18”而代以“5.15-5.17”；
- (40) 在第5.6.1段的頁邊，刪去“S”；

- (41) 在第5.6.2段的頁邊，刪去“S”；
- (42) 在第5.6.3段的頁邊，刪去“S”；
- (43) 在第5.8段的頁邊，刪去“S”；
- (44) 在第5.11段的末端加入“然而不同的工作崗位對僱員溝通技巧的要求或有差異，僱主不應以同一標準衡量僱員的工作表現。”；
- (45) 在第5.12段下的例子說明，刪去“第 12(2)(i)條”而代以“第 12(2)(c)(i)條”；
- (46) 在第5.13段下的例子說明，在案例引述刪去“**FCA 640**”而代以“**FCAFC 425**”；
- (47) 在第5.15段的頁邊，刪去“(a)”；
- (48) 在第5.15.1段的頁邊，加入“第4(a)條”；
- (49) 在第5.15.2段的頁邊，加入“第4(b)條”；
- (50) 在第5.15.3段的頁邊，加入“第4(c)條”；
- (51) 在第5.15.4段的頁邊，加入“第4(d)條”；
- (52) 在第5.18段的頁邊，刪去“S”；
- (53) 在第6.6.1段的頁邊，刪去“S”；
- (54) 在第6.6.2段的頁邊，刪去“S”；
- (55) 在第6.20段，在末句刪去“不過”而代以“無論申請表內有否列出上述問題，求職者有全權選擇不披露其殘疾情況，然而在缺乏相關資料下，則就算求職者有此需要，亦不能期望僱主能夠在面試時提供合理的遷就。僱主應謹記”；刪去“這些”而代以“有關申請者的殘疾的”；在英文文本中，在第一句刪去“more”；刪去“to be encouraged”而代以“admissible”；在末句刪去

“However, it is important to make sure that this information is not used to screen out certain applicants”而代以“Irrespective of the inclusion or not of such a question in the application form, it remains an applicant’s right to choose not to disclose his/her disability. Nevertheless, in the absence of such information, the employer cannot be expected to provide reasonable accommodation even when there is the need during the interview. Employers should make sure that information about an applicant’s disability is not used to screen out the applicant”；

- (56) 在第6.37段，刪去“愛滋病患者和愛滋病毒帶菌者”而代以“愛滋病毒感染者”；在英文文本中，刪去“AIDS or are HIV positive”而代以“HIV”；
- (57) 在第7.3段的頁邊，刪去“勞工法例”而代以“僱傭條例”；
- (58) 在第7.6段，刪去“不過，處理工傷情況時必須小心審慎。僱主應避免作出過早的解僱，以確保僱員在《僱傭條例》及/或《僱傭補償條例》下應享的權益不被剝奪。”而代以“不過，處理工傷情況時必須小心審慎，以確保僱員在《僱傭條例》及/或《僱員補償條例》下應享的權益不被剝奪。”；
- (59) 在第7.6段的頁邊，刪去第二次出現的“僱傭”而代以“僱員”；
- (60) 在第7.32段的頁邊，刪去“6.36及6.37”而代以“6.37-6.38”；在英文文本中，刪去“6.36-6.37”而代以“6.37-6.38”；
- (61) 在第8.4段的頁邊，刪去“4.16-20”而代以“4.28”；
- (62) 在第8.5段上方的副題，在英文文本中，在第一次出現“**work**”後加入“**(EPEW)**”；在“**value**”後加入“**(EPEV)**”；

- (63) 在8.5段，在段落的前端加入“釐定員工薪酬應基於已確立的工作價值。僱主應以劃一的準則訂立及執行同工同酬及同值同酬的良好訂薪措施。”；

在末句刪去“，並按每個職位的工作範疇及對機構的價值而決定各個職位的薪酬水平”；

在段落的末端加入“然而，僱主仍可以客觀準則，按個別僱員之能力、表現、經驗等，調整個別僱員之實際薪酬。按《最低工資條例》(第608章)的附表2，因殘疾以致生產能力可能受損的殘疾人士，有權選擇進行生產能力評估，從而釐定他們應獲得的工資不低於法定的最低工資，或收取按生產能力釐定的法定最低工資。”；

在英文文本中，在段落的前端加入“Pay should be determined on the basis of established job value. Employers should apply consistent criteria when developing and implementing good practices on EPEW and EPEV.”；在末句，刪去“equal pay for equal work (EPEW) and equal pay for work of equal value (EPEV)”而代以“EPEW and EPEV”及刪去“， and should determine the pay level of each job according to its job size and value to the organisation”；

在段落的末端加入“Nevertheless, the salary of individual employees may still be differentiated by objective factors, such as capability, performance, experiences, etc. In accordance with Schedule 2 of the Minimum Wage Ordinance (CAP. 608), persons with disabilities whose productivity may be impaired by their disabilities will have the right to choose to have their productivity assessed to determine whether they should be remunerated at not lower than the statutory minimum wage level or at a rate commensurate with their productivity.”；

- (64) 在第8.5段的頁邊，刪去“有關《殘疾歧視條例》下的進一步例外情況，請參閱《最低工資條例》(第680章)

的第24條。又”而代以“詳情”；在英文文本中，刪去“*For further exceptions to the DDO, see S 24 of the Minimum Wage Ordinance (CAP. 608). Also*”而代以“*For details,*”；

- (65) 在第8.10段，刪去“情感創傷”而代以“感情損害”；
- (66) 在第9.10段下的例子說明，刪去“愛滋病患者和帶菌者”而代以“愛滋病毒感染者”；刪去“愛滋病病人”而代以“愛滋病毒感染者”；在英文文本中，刪去“*patients with AIDS and those who are HIV positive*”而代以“*persons living with HIV*”；刪去“*AIDS patients*”而代以“*persons living with HIV*”；
- (67) 在第9.15段的頁邊，刪去“第11.23至11.24”而代以“11.23-11.25”；刪去“第12.3至12.11”而代以“12.3-12.11”；
- (68) 在第10.1段的頁邊，刪去“2.13-2.14”而代以“2.10-2.12”；
- (69) 在第10.7段的頁邊，刪去“第14(4)條”及刪去“2.11”而代以“2.8”；
- (70) 在第11.3段上方的副題，在英文文本中，刪去“**disability**”而代以“**disabilities**”；
- (71) 在第11.4.8段，刪去“愛滋病患者”而代以“愛滋病毒感染者”；在英文文本中，刪去“*people*”而代以“*persons*”；
- (72) 在第11.10段的頁邊，英文文本中，在“*See*”後加入“*paragraphs 7.19-7.25 in*”；
- (73) 在第12.1段，在第一句刪去“一個由政府全資的”；刪去“及監管”；

在“《殘疾歧視條例》”後加入“；並監管包括政府在內的公、私營機構，確保它們符合反歧視法例的要求”；

在英文文本中，在第一句刪去“a”而代以“an independent”；刪去“and regulation”；

在第二句刪去“is an independent body, publicly funded by the Government”而代以“regulates public and private organisations, including the Government, to ensure that they comply with the requirements under the anti-discrimination legislation”；

- (74) 在註腳1，刪去“*Teval (HK)*”而代以“見 *Teva (UK)*”；刪去“UK EAT”而代以“UKEAT 0490_08_2704”；在英文文本，刪去“*Teval (HK)*”而代以“*Teva (UK)*”；刪去“0490 08 2704”而代以“0490_08_2704”；
- (75) 在註腳2，在“*Saggar*”前加入“見”；
- (76) 在註腳3，在“*Carver*”前加入“見”；
- (77) 在註腳7，刪去“*K及其他人 訴 律政司司長 [2000] 3 HKC 796*”而代以“在 *K及其他人 訴 律政司司長 [2000] 3 HKC 796*一案中法庭認為將來的殘疾是“...建基於一個過往的殘疾，意指舊病復發的風險，而不是罹患任何殘疾的風險”。除此以外，平機會認為在合適的個案中，相關條文也可能引用於其他非舊病復發的情況，例如：某人因為有高血糖而被認定在將來會患上糖尿病。”；在英文文本中，刪去“*See K and Others v Secretary for Justice [2000] 3 HKC 796*”而代以“*In K & Others v Secretary for Justice [2000] 3 HKC 796, the court held that future disability means “...a future disability predicated by a past disability and the risk it refers to is the possibility of recurrence of the past disability, not the risk of acquiring any disability.” In addition, the EOC takes the view that the relevant provision may, in appropriate cases, be applicable to situations other than recurrence of past disability, e.g. a person with high blood glucose level is taken as someone who will acquire diabetes in the future.*”；

- (78) 在註腳10，在“楊忠偉”前加入“見”；
- (79) 在註腳11，在“陳華”前加入“見”；
- (80) 在註腳12，在“R”前加入“見”；
- (81) 在註腳13，在“James”前加入“見”；
- (82) 在註腳15，在“Allonby”前加入“見”；
- (83) 在註腳16，在“Waters”前加入“見”；
- (84) 在註腳18，在“M”前加入“見”；
- (85) 在註腳23，在“Commonwealth”前加入“見”；在英文文本中，在“Commonwealth”前加入“See”；
- (86) 在註腳24，在“Commonwealth”前加入“見”；
- (87) 在註腳25，在“M”前加入“見”；
- (88) 在註腳26，在“K”前加入“見”；在英文文本中，在“K”前加入“See”；
- (89) 在註腳27，在“M”前加入“見”；
- (90) 在註腳32，在“Canniffe”前加入“見”；在英文文本中，在“Canniffe”前加入“See”；
- (91) 在註腳33，在“L”前加入“見”；在英文文本中，在“L”前加入“See”。

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：勞工及福利局局長動議的議案，予以通過。

何秀蘭議員：代理主席，我謹以《殘疾歧視條例》僱傭實務守則修訂本小組委員會(“小組委員會”)主席的身份，匯報小組委員會的商議工作。

小組委員會共召開了4次會議，並聽取了6個團體／市民的意見。委員甚為關注平等機會委員會(“平機會”)在草擬《殘疾歧視條例》僱傭實務守則(“實務守則”)修訂本的過程中，有否進行全面的公眾諮詢。委員察悉，平機會於2010年4月8日至7月8日期間，就實務守則修訂本的擬稿進行了公眾諮詢，並舉辦了23次諮詢會。平機會表示經考慮諮詢期所收集的意見後，已對實務守則修訂本擬稿作出了修訂。

有委員關注企業(特別是中小型企業)的行政成本會否受到實務守則修訂本的影響。平機會表示，實務守則修訂本並沒有增訂任何新規定，因此應不會引致僱主的成本有實質增加。

委員察悉實務守則修訂本內納入多個案例，以說明實務守則修訂本如何應用於不同的情況，委員對此表示歡迎，但亦同時關注到案例可能被斷章取義地引用。應委員的要求，平機會同意修訂實務守則修訂本，以提醒讀者在考慮其個別情況時，不應完全及直接套用實務守則修訂本的例子。

有委員建議平機會將實務守則修訂本與最新的案例聯繫起來，例如在平機會的網站加入有關的連結。平機會同意在不違反《殘疾歧視條例》的情況下，考慮在平機會的網站加入有關的連結。

實務守則修訂本第5.11段訂明，若僱員只能完成指派的工作，但與同事或顧客的關係欠佳，可被視為未能符合工作的固有要求。有委員擔心，部分僱主或會以溝通欠佳為理由而終止僱用殘疾僱員。應委員的要求，平機會答允在實務守則修訂本中特別指出不同的工作崗位對僱員溝通技巧的要求或有差異。

實務守則修訂本第8.5段解釋同工同酬與同值同酬的概念。委員認為有需要在該段適當地提述根據《最低工資修例》進行的殘疾人士生產能力評估。平機會同意作出有關的修訂。

實務守則修訂本的原擬稿第12.1段指出，平機會是一間政府全資的獨立機構。委員認為無須在該段特別指出平機會是政府全資機構，並認為該段應重點指出平機會的獨立性質，以及公私營機構(包括政府)均受平機會監管。平機會答允作出相關的修訂。

委員察悉，在1996年9月至2011年3月期間，平機會共接獲5 793宗與《殘疾歧視條例》有關的投訴，當中部分透過調解獲得解決；至於在733宗未能透過調解解決的個案中，平機會接獲326宗法律協助申請，其中126宗申請獲批核，最後只有43宗訴諸法庭。委員十分關注獲法律協助的個案及訴諸法庭的個案數目相對較少。

平機會表示，個別個案是否獲法律協助，是由平機會法律及投訴專責小組決定，當中考慮的因素包括有關個案是否涉及原則問題，以及是否有足夠證據把個案訴諸法庭等。平機會亦指出，它沒有權力就歧視、騷擾或中傷申索等作出仲裁。若個案未能成功調解，申訴人只可提出民事訴訟，但有關程序既冗長又繁複，以致市民不願意向平機會尋求協助。平機會因此已向政府建議設立與勞資審裁處類似的平等機會審裁處，以加快及簡化歧視申索的仲裁程序。

委員察悉，在與《殘疾歧視條例》有關的5 793宗投訴中，1 140宗或大約20%與政府有關，其中只有3宗訴諸法庭。委員質疑，由政府全資的平機會是否不願意把與政府有關的個案訴諸法庭。平機會強調，它雖由政府撥款，全資支持其運作，但它屬獨立法定機構，因此不會因個案性質與政府有關而不願意訴諸法庭。

在財政撥款方面，委員察悉平機會每年只預留150萬元為市民提供法律協助。委員認為此數額的撥款根本不足以支付較複雜訴訟個案的開支。在這方面，小組委員會已要求政制及內地事務局為平機會設立一個與消費者訴訟基金類似的訴訟基金。

除了上述的修訂外，平機會在考慮過委員及小組委員會法律顧問的意見後，亦同意對實務守則修訂本作出其他修訂。小組委員會支持勞工及福利局局長為修訂實務守則修訂本而動議的議案。

代理主席，以下是我的個人意見。

其實市民十分緊張數個監察政府的法定機構的獨立性，包括平機會、廉政公署、個人資料私隱專員公署及監察政府進行竊聽的專員，因此在審議實務守則修訂本的時候，大家都十分緊張。原擬稿第12.1段指出平機會是由政府全資，大家就感到害怕，因為市民看到平機會的所有撥款均來自政府，便會質疑它會否偏幫或害怕政府，因而嚇怕市民；如果他們想投訴的對象是跟政府有關，便未必會對平機會有信心。因此，委員十分執着該段的字眼，覺得不應如此表達，反而應列明平機會是一間獨立的機構，其職責包括監管政府。

雖然平機會由政府全資撥款及平機會能監管政府這兩點均屬客觀的事實描述，但在取捨之間，只列明平機會獲政府全資撥款而不列明它有獨立監察功能，會令市民對平機會的處事態度有不必要的猜測，質疑平機會是否“打政府工”，還是監察政府的機構，因而產生很不同的效果，影響平機會的公信力。因此，委員會相當堅持有關要求。我們亦多謝平機會在最後的版本中提出這項修訂，刪去由政府全資的字眼，加入獨立監察的字眼。

一間監察政府的獨立機構須有數項條件才可令其獨立，不是大家口說是獨立便是獨立，其一是人選問題，其二是資源問題，其三是法律上賦予的法定權利；這三者缺一不可，否則市民便會對獨立法定組織沒有信心。我首先談談人選問題。林煥光先生被委任為平機會主席時，我們最初也會質疑林先生以前不太參與跟平等機會有關的工作，為何會委任他呢？但我當然要肯定林先生的工作和表現，他上任以來直接聯絡民間團體，亦在無障礙通道上主導作調查，迫令政府處理無障礙通道的問題。

代理主席，然而，這些處事作風是隨人而來，亦會隨人而去的。平機會由1995年創立以來，我們看過很好的主席，但亦看過淪為笑柄的主席。平機會曾由深得市民和社會信任的機構，一度成為社會的笑柄，市民有事也懶得投訴；直至現在由林煥光先生接任，我們當然對他寄予厚望，希望他能重建平機會的公信力。可是，這不是人的問題，有些委任找對了人，有些委任則出錯了，我們應如何防止以後的委任不會出錯呢？

在委任程序上，我個人建議應參考委任司法人員的方法，應該由委員會建議人選，不要把委任權力全給予行政長官；該委員會建議的人選，亦應該來到議會這裏接受質詢，讓公眾透過公開會議，對這些人選有所認識，亦要看看民情和輿論的反應，最後才決定最佳人選。我希望在行政長官全面由普選產生前能有此制度，令這些法定機構的人選取得社會的信任。

第二是資源問題。平機會的首任主席張妙清博士主力進行性別研究，所以在推動家庭崗位和性別歧視方面，可以說是駕輕就熟；她在任時集中推動社會認識條例。第二任主席胡紅玉女士則更進取，她以訴訟的方式處理愛滋病病毒感染者使用麗晶花園的通道前往健康中心一事，以及教育統籌局在男女生升中派位方面出現歧視的情況。教育和訴訟雙管齊下，於是社會對平等機會有更深刻的認識。

訴訟有時是必要的，尤其是對象是政府的時候。當時平機會其實已就男女生升中派位向政府提供了很多意見，但政府冥頑不靈，直至平機會控告它並獲得勝訴，政府才改變派位機制。即使是輸了官司，官員還是心不甘，曾在立法會的教育事務委員會中嘗試平反，繼續爭取議會支持來反對平機會的看法。然而，如果平機會當時沒有足夠資源進行訴訟，只靠輿論壓力或議會來迫使行政機關推動平等機會，這便相當沒有希望了。

我們不是說動輒便到法院提出控告，因為始終只有教育才可令大家最真心地維護平等機會。但是，如果平機會每年在這方面的撥款只有150萬元，在取得法律顧問的意見後可能便所剩無幾，要儲蓄數年才可以進行一次官司，市民便會認為平機會明顯是隻“無牙老虎”，沒有甚麼能力使被投訴的一方願意坐下來進行調解。所以，小組委員會十分關注這一點，我們亦建議政府為平機會成立訴訟基金。當局時常說致力推動平等機會，不要只隨口說說而已，要用錢和措施，以及調撥資源來真正落實這項政策。

第三是法定權力，即使有人和有資源，亦需要法例賦予其合適的權力。例如在今次的守則內，關於《最低工資條例》中訂明殘疾人士需要接受工作能力評估的規例，其實不論平機會反對或贊成，它亦只能在法律的框架內行事；亦因為那附屬法例通過了不久，其實更是與實務守則同步進行，所以在撰寫實務守則的初稿時並沒有怎樣提及，未能幫助僱員或僱主認識殘疾人士所接受的工作能力評估。經委員提出後，這一點便寫得較清楚。但是，因為沒有案例，未有實踐的經驗，所以小組委員會促請平機會密切留意工作能力評估的實施情況，並在1年後盡快檢討實務守則的有關部分。

代理主席，最後我也要批評平機會的處事作風。我們明白調解和訴訟對證據的要求有很明顯的分別，若未能安排被投訴人坐下來進行調解，可能要以訴訟來處理，但有關的證據卻未必足夠支持進行訴訟。然而，我希望在這些情況下，平機會也要清楚地向申訴人解釋有關權限或法律程序給予他們的限制，不是每宗個案也必定能入稟法院。我希望平機會不要很冷漠地發一封很官腔的回信，令申訴人覺得平機會也不能幫助他們，這樣便會對平機會的公信力大打折扣。

多謝代理主席。

劉慧卿議員：代理主席，我發言支持局長動議的決議案。

其實這項《殘疾歧視條例》僱傭實務守則(“實務守則”)修訂本真的來得很遲，實務守則是甚麼時候制訂的呢？是在1997年1月制訂的，距今多少年？代理主席，那麼久才作出檢討。說到殘疾人士的權利，代理主席，你也知道因為香港與國家簽訂了公約，報告也寫了。我相信很多團體現正作出研究，我們也很期待聯合國相關的委員會盡快召開聆訊。屆時，我相信當局便會把這項實務守則修訂本也放進去，指政府如何盡力落實公約。我們當然希望可以做到。但是，代理主席，殘疾人士現時在工作方面是否得到平等的對待呢？我相信答案——不用進行民意調查了——大家也會覺得不是的。局長稍後可以跟我們說一說當局最新僱用殘疾人士的人數是多少。

我明白有人要求或希望在工作方面設立配額，即使不設立配額，我也希望當局及平等機會委員會(“平機會”)可以多做工夫，鼓勵僱主盡量多聘請殘疾人士，使他們無論有哪方面的殘疾，也不會感到受到歧視。所以，那些大公司、大企業，例如迪士尼或其他公司，我們也常常鼓勵它們盡量多聘請殘疾人士。我很希望這項實務守則修訂本公布後，會使大家明白大家的責任，不會引起那麼多紛爭。

小組委員會主席何秀蘭議員剛才也表示，當局或平機會就這項實務守則諮詢了3個月。其實，這聽起來沒甚麼特別。政府現在擬訂一項法案，卻不進行諮詢，大家知道嗎？那項關於議員辭職補缺的建議，政府並沒有進行諮詢。代理主席，平機會制訂一項沒有法律效力的實務守則，也諮詢了3個月，數百人來旁聽，進行了23場諮詢，當局又如何解釋呢？真的豈有此理。

代理主席，由於這項實務守則沒有法律效力，所以可能有同事會質疑我們開會來幹甚麼，又不是那麼重要。但是，我們對修訂本作出了很多改動。很多謝我們的法律顧問及相關的團體，我不知道平機會——可能因為它沒有足夠的資金聘請員工或它真的需要更多人分擔工作——大家都看清楚，無論是大的事項，還是細小的字及法例細項，也是作出了很多改動的。當然，我也多謝林煥光先生——代理主席，他正坐在觀眾席聽我們發言，他非常重視立法會——我也多謝他全部接受那些改動。我們真的作出了很大的改動。所以，大家是關心這項實務守則。

代理主席，我在上月25日提出了一項質詢，那項質詢並不是由這位局長回答，是由林瑞麟局長回答的。我的質詢是關於少數族裔人士

的，他的回答是當局會做甚麼呢？我提出：“參照《殘疾歧視條例》(第487章)制訂《條例》(即《種族歧視條例》)在教育範疇的實務守則，以解釋法例，並就辦學團體如何遵守《條例》提供實用指引”。當然，答案是不肯處理，平機會說稍後看看情況慢慢再處理。

所以，可以看到，即使是沒有法律效力的守則，市民也很着緊，特別是那些覺得自己受到歧視的人，他們會抓緊每一個細節。當然，當局也告訴我們，雖然沒有法律效力，但將來如果要打官司，這些也會呈上法庭給法官看。我真的希望這些指引將來真的有幫助，使各方也可以遵守法例。

最重要的是落實如何反歧視。代理主席，在討論的過程中，同事也提到最低工資的實施。當然，這是很新的法例，但大家也關心尤其是對殘疾人士的影響。當局，包括平機會，同意在兩年內會作出檢討，研究有甚麼影響。我希望未必需要等兩年的時間，代理主席，你也記得，在通過條例草案時，有人也要求早一點進行檢討，尤其是會嚴重影響殘疾人士的地方。

代理主席，實務守則第8.5段說到“同工同酬”及“同值同酬”，我也歡迎平機會接受了意見，改寫了這一段為：“釐定員工薪酬應基於已確立的工作價值。僱主應以劃一的準則訂立及執行同工同酬及同值同酬的良好訂薪措施。”但是，也加進了這一句：“僱主仍可以客觀準則，按個別僱員之能力、表現、經驗等，調整個別僱員之實際薪酬。按……《最低工資條例》(第680章)的第24條，因殘疾以致生產能力受損的殘疾人士，有權選擇進行生產能力評估，從而釐定他們應獲得的工資不低於法定的最低工資，或收取按生產能力釐定的法定最低工資。”

代理主席，我相信有些市民聽我讀完後也不是很明白，或有些僱員甚至僱主也未必明白。所以，我覺得平機會和當局有很大的責任跟各個有關的團體解釋，使它們真正明白是怎樣的一回事。最重要的是要很公道，不要虧待那些殘疾人士。這是非常重要的，也是局長及林煥光主席深知這是很多立法會議員和公眾很擔心的問題。有些人不知如何解釋法例，從而使他們受損。我不希望在未來數月或更長的時間，有越來越多事情爆發，使局長即使不斷解釋也徒然。我們真的不希望看到這情況。所以，我希望當局要非常關注這事情。

此外，代理主席，何秀蘭議員剛才也提到關於那些數字的問題。當局現在提供給我們的數字是由1996年至2011年今年，即制定有關條例以來，接到的投訴也只是五千多宗，當中1 972宗轉為調解。但是，

成功調解的只是1 239宗；不成功，即不肯調解的則有733宗。在這七百多宗投訴中，申請法律援助的有326宗。在三百多宗申請法律援助的個案中，獲批准的個案只有126宗。然後，到了法庭審訊，便只有43宗，數目不斷地減少。

此外，也有資料告訴我們，37宗個案是當快要展開法律程序，代理主席，即臨近門口，他們便跟你商討了。有時候就是這樣的，到了最後一分鐘，他們便會跟你商討。但是，如果連進入法律程序也不能，又怎樣商討呢？所以，我們很擔心因為平機會不夠資金或政策上其他的問題難以處理，使一些個案不能進入法律程序。

我們並不是盲目地鼓勵市民打官司，但如果當局……代理主席，局長剛才也說要進行教育。我相信一宗轟動的官司所帶出的教育意義是非常大的。何議員剛才也重提以前平機會主席因派位事件而進行的官司，那官司很轟動，使政府跟平機會說：“你幹甚麼？為何要咬那隻手？那隻手是餵你吃東西的，連餵你吃東西的手也要咬？”代理主席，就是這樣赤裸裸地說話。

所以，為甚麼何議員剛才說……大家就是擔心平機會的獨立性。所以，在開會時，我便問平機會：“就那五千七百多宗投訴，有多少宗是與政府有關的？”當時平機會並沒有提供該數目。不過，我也多謝它回去把相關數目找出來，是有1 140宗，不足20%。

我希望平機會以後一定要很清楚地把這些數目列出來，清清楚楚地告訴市民，在平機會的調查中，有多少宗個案是與政府相關的，有多少與政府無關的，讓市民知道平機會怎樣處事，就如在立法會大樓外的那雕像般，眼睛是被蒙住的，不論是對甚麼人，就如現在僭建的情況，對行政長官要調查，對立法會議員、高官也要調查，甚麼人也是一樣的。代理主席，這是市民的期望。所以，平機會一定要顯示有這樣的決心和膽量。

在某一個場合上，平機會主席告訴我 —— 因為我們說不喜歡及為何要找一位前高官擔任平機會主席 —— 他說他打敗了九十多位對手。我說他打敗了九十多位對手，可能比林鄭月娥更厲害。我們並非說要立例不讓高官擔任這些職位。不過，代理主席，我們向聯合國查詢時，它說為何你們不成立人權委員會呢？政府卻說：“為何要成立呢？我們有平機會，也有申訴專員、私隱專員，這些全都可以做到這些工作。”然而，代理主席，現時3個職位也被前高官統領，我們也不知如何向聯合國解釋了。

林煥光先生現時擔任平機會主席，何秀蘭議員剛才也讚揚他，要他繼續表現勇猛。代理主席，這並非在刻意針對他，沒有人要刻意針對某一個人，但他一定要無畏無懼。代理主席，在剛才提及與政府有關的個案，在1 140宗個案中，只有3宗提交至法庭。所以，平機會認為是應該控告的便要提出控告，但每年的撥款只有150萬元，不知可以如何控告呢？

代理主席，更可笑的是，平機會每年只有150萬元撥款，但它在2008年花了多少錢呢？是52萬元；2009年是花了86萬元；2010年更厲害，只花了66萬元。你們曾打官司的都知道，一場官司在未完結時也已經要花費66萬元，我不明白為何平機會在整年也只需花費66萬元。因此，即使我們不是律師，也會擔心平機會不夠資源。此外，我希望它有足夠的“牙力”，不會出現有些官員在我們召開聆訊時竟然說，他們沒有“牙力”。市民也跟我們說這太過分了，沒有“牙力”便不要擔任此職位，要找些有“牙力”的人來擔任。

最後，我要談談宣傳方面。局長剛才也提到會舉辦講座，那些其實是沒有問題的。但是，代理主席，電子傳媒是很重要的。我跟當局說，最好找香港電台——它已經是這樣做了——希望多做一點，多拍一些片集也好，實況節目也好，尤其是實況節目，可把這些個案搬上電視屏幕，告訴市民這樣做便會犯法，以最好的做法來鼓勵他們，以及如果有不妥當的情況，便要告訴市民這是不對的。

即使是那些免費電視台，因為它們的收視率很高，我也希望可以合作。我們希望透過傳媒，尤其是電子傳媒，把信息傳播。無論現時討論這項實務守則修訂本或我們通過了的法例，或現時適用於香港的公約，我相信很多殘疾人士仍然認為社會歧視他們，仍然認為他們找工作困難重重。

所以，我希望當局、大機構甚至議員辦事處均要盡力，以身作則。然而，如果有做得不對的地方，我們希望平機會及當局一定要告訴市民，令他們知道如何把事情做好。

我謹此陳辭。

余若薇議員：代理主席，我代表公民黨發言支持這項有關《殘疾歧視條例》僱傭實務守則修訂本的決議案。

局長剛才發言時感謝何秀蘭議員和相關的小組委員會，我其實也是這個小組委員會的成員之一。因為時間緊迫——開會時間排得很緊密——很多時候，我們雖然是委員之一，也無法於整個會議時間也在席，因為很多時候我們須同時出席數個不同會議。然而，作為這個小組委員會的成員之一，我想特別發言感謝很多團體向小組委員會提供意見，我真的很敬佩他們的熱心。有同事剛才發言時也提到這個修訂本曾進行了很多次諮詢，共開了23場諮詢會議，很多團體也提供了意見。但是，即使是這樣，當立法會開會時，依然有團體到來提供意見，而且那些意見均是非常細緻的。

為何我這樣說呢？因為一般而言，團體到來提供意見會有3分鐘發言時間，很多時候發表的都是一些比較一般性或涉及政策上的意見。但是，這些團體卻提交很詳細的意見書，並把標點符號、文法、中英文的差異等全部指出來。他們更表示，其實他們早前在不同的聽證會或場合也提出了意見，不過，不知道平等機會委員會（“平機會”）是否因為人手關係還是工作過多，因而出現了一些遺漏情況，以致最終提交予立法會的版本依然存在很多錯漏。

我點算過，今次的修訂本內有91項在不同程度上仍需改善之處，當中很多是涉及加一個字或標點符號、文法之類的改進。大家可以看到，這些團體給我們的意見均是非常實務的，我們亦十分感謝他們。

另一點我想說的是，我看過很多不同的守則，最近的會議也有提及公平競爭法或《競爭條例草案》的一些守則，一般的指責都是指這些守則不知道究竟在說甚麼。然而，這個《殘疾歧視條例》僱傭實務守則修訂本則寫得非常容易明白。我覺得這是可稱為用家友善（即user friendly）的文本，讀起來令人感到很高興和順暢，也引述了很多不同案例或例子，令大家更容易明白該守則想表達甚麼。對於這種寫法，我覺得政府當局或不同的團體應該學習，這類寫法可讓一些並非經常閱讀文字的人能夠容易理解。

當然，任何文本、寫法也不是絕對完善的，因為寫得過於繁複會令人難以明白，寫得過於簡單，雖然令人容易明白，但亦會容易令人產生誤會。所以，我亦要求在修訂本內加上一些警告字眼，即如果要引述任何案例，也要視乎案例本身，不可以單是參考這個修訂本或實務守則內的一些簡介。但是，對於這類方向和寫法，我認為是值得推介的。

此外，代理主席，由於平機會主席林煥光先生到場，我希望特別提出，這類實務守則必須不停更新，尤其是我們通過了《最低工資條例》，我相信這項法例在實施時亦會引起不少爭拗，會有不清晰的地方和誤會。所以，這類或這方面的守則有需要不時更新，一些例子亦有需要不斷因應時勢而需要作出任何必須的修訂。我希望平機會方面會一直留意這類事態的發展，以活頁方式處理這份守則，當看到有關的案例或事例時，便將之加進守則內，即使沒有一個全新的修訂本，也會進行不停的更新，以我們稱為noter-up的形式放上網站，讓大家可以留意最新的動態。我相信大家也會覺得這些更新服務有幫助。

此外，何秀蘭議員和劉慧卿議員剛才發言時均提到，小組委員會的其中一個關注點，便是縱使守則或法例撰寫得如何完善，也要視乎如何執行，而執行時不單講求有沒有這方面的意志力，也關乎是否有“牙力”和“彈藥”。林煥光主席來立法會作解釋時表示，他們每年撥款150萬元進行一些法律方面的援助，但有關數字卻令我們感到憂慮。劉慧卿議員和何秀蘭議員剛才發言時均已提到，以平機會收到的投訴而言，在投訴成立後進行調解，即使調解不成功，不多不少也表示有關的投訴已成立、獲得跟進和接手處理。但是，調解不成功的個案數字，以及最終獲得法律協助並提上法庭的數字卻不成正比，只是一個很細小的百分比。關於這方面，劉慧卿議員剛才已提及，我不再重複。

每當我們問林煥光主席是否不夠錢提供這方面的法律援助，他都會非常技巧地說並非單看金錢方面，還要視乎這宗個案是否需要法律方面的援助，而平機會會盡量幫助市民。但是，他從來沒有正式地表示他們不夠錢——當然亦沒有正式地說他們有足夠金錢。然而，大家可以想像，如果1年的有限撥款是150萬元，確實會令負責的委員要“睇餸食飯”，很有可能有一些有需要跟進、很有力或具有足夠證據的投訴或個案，也因而不能夠得到適當法律協助，無法提上法庭。

我不會如劉慧卿議員般說一次開會便花光66萬元，我相信情況也不是這樣的。然而，以一間機構來說，一間好像平機會那樣接受投訴的機構，所接受的投訴並不限於殘疾人士，其他很多方面各式各樣的投訴也一樣接受，如果這法定機構在履行職務時，每年在法律方面的支出被限制為只有150萬元，我相信該機構會很難做到其應履行的職責。所以，我亦建議同事考慮成立一個好像消費者委員會那樣的訴訟基金。我記得我還在消費者委員會時，香港還未回歸，那時的布政司霍德到訪消費者委員會，我們向他提出撥款成立一個訴訟基金，往後則以自負盈虧形式運作。

另一種做法當然是好像法律援助那樣，而這做法應該會更好。如果委員或法律援助署(“法援署”)的相關法律專業人員覺得該宗個案應獲法援，即無論是在經濟方面經過審查後符合資格，或在案情方面經審查後取得足夠證據並可以提出訴訟，法援署便會批出法援。此外，撥款亦沒有特定上限，不會指明每年不能超出上限，而是在有需要時便能得到政府撥款。這種當然是最好的做法。

退而求其次，退一萬步來說，如果平機會花不完該年的法律援助支出，最少也可以留待下年繼續使用。這樣，最低限度可讓平機會在這方面的資助能較為充裕，所以，這亦是我希望平機會可以考慮的。因為不論守則有何規定，如果不能夠落實，如果不遵守守則的人沒有任何後果，這類守則只是在字面上好看，並不能夠真正落實。

代理主席，我謹此發言，支持今天的守則修訂本。多謝代理主席。

潘佩璆議員：代理主席，我代表工聯會發言支持由勞工及福利局局長提出的這項決議案。現時的《殘疾歧視條例》僱傭實務守則(“實務守則”)自1997年1月開始使用，直至去年由平等機會委員會(“平機會”)發出實務守則修訂本的草擬本，以廣泛諮詢公眾及各界持份者。當再經修改的草擬本提交立法會審議時，其內容並無作出重大改動，當中主要是在文字上加以潤飾，這可能是因為負責審議的同事認為實務守則內容大致上可以接受。可是，作為勞工界一員，對於實務守則修訂本在諮詢期間未有接受更多由勞工界提出的意見，我難免感到有點遺憾。

首先，我想提出的其中一點，是平機會在諮詢總結中指出，該會須在僱員及僱主之間採取不偏不倚的態度。我認為這是可以理解的想法，但問題是當中出現了一些邏輯上的謬誤。因為按實務守則及平等機會的原則，它很明顯是要對僱員(特別是殘疾僱員)作出保障。如果把勞方和資方置於完全對等的地位，並採用不偏不倚的態度作出處理，最終會產生甚麼結果？

先談一談勞方，勞方在這情況下將會一無所有，特別是殘疾勞工，因為他們是弱勢社羣中最為弱勢的一羣。很多時候，工會甚至難以在他們受屈時給予幫助，因為大多數工會成員均是健全工人。至於資方(即僱主)，所擁有的資源則極多，他們擁有資金、生產工具、生產技術、生產知識、管理技巧、配套設施及生產場所。在勞資雙方如此不對等的情况下，我們認為平機會的立場應傾向保護勞工。

另一方面，被投訴作出歧視行為的大多是僱主，又或由僱主聘請的管理人員，少數則可能涉及其他工友，至於殘疾勞工本身，他們會否歧視自己呢？所以，我們認為如有意保護弱勢勞工，平機會發出的實務守則便應作出更多說明，教導殘疾勞工如何保護自己。可是，很多勞工界朋友均反映，從現時的實務守則修訂本內容看來，它彷彿是專門指導大公司和大企業的人力資源部門人員如何處理這方面的個案，卻不見得可對勞工提供任何幫助。

僱主的企業規模越大，所應承擔的責任亦越重，這是我們相信及認同的原則。由於大僱主或大企業的資源充足，如有需要為殘疾員工調動崗位或提供工作上的輔助，例如供應工具或作出其他安排，應相對上較其他小僱主容易。而且，大企業通常有人手充裕的人力資源部門提供支援，對法律的理解等也較小僱主充實，因此在實務守則中亦應清楚承認這一點。例如在不合情理困難方面，實務守則所作的詮釋是大僱主就“不合情理困難”訂定的水平，應在小僱主所訂水平之上。我們認為這做法值得嘉許和認同，而守則亦應就這一點作出更加清楚的說明。

關於另一項原則，以另一類殘疾人士作出比較，從而確定一名工人所受的歧視是否由某一種殘疾引起，我則表示異議，因為殘疾工人或患有殘疾的僱員受到歧視的現象有其普及性。換言之，並不會出現某人患上肺氣腫將不會受到歧視，但另一人患上關節退化則會受到歧視的情況。其實，只要殘疾人士身患的殘疾有可能對其工作造成不便，他便會在社會上招來歧視。

所以，如果把兩名同樣身患殘疾，但所患殘疾屬不同類型的人士放在一起作出比較，我不認為能實際上達到多大的作用。因為以他們兩人的情況而言均存在若干基線，那便是社會上對患有殘疾或看來不太健全的僱員的普遍性歧視。因此，我認為如要評定某人受到的歧視是否由於他身患的某一種殘疾而起，便應以健全人士的情況作為比較的標準，這才是較為合理的做法。

勞工界對於私隱問題亦相當關注，例如僱主需要掌握的僱員殘疾或疾病資料，究竟應該達到甚麼程度。基於個人私隱，我們認為健康狀況也是重要的個人私隱，勞工需要透露的資料應只限於僅僅足夠讓僱主評定其工作能力會受到多大影響，或需要作出甚麼包容性安排，或會因為僱員的疾病造成甚麼工作損耗，例如所需申請的病假等。

然而，此事亦涉及另一問題，那就是《殘疾歧視條例》其實與某些其他範疇的事宜息息相關，例如我剛才提到的《個人資料(私隱)條例》，又或剛才有兩位議員曾經提及，《最低工資條例》中有關評估殘疾情況的規定。它和其他法例其實是有很多交集的，但平機會在制訂實務守則修訂本時卻清楚說明，會盡量避免觸及《僱傭條例》和《僱傭補償條例》以外的其他相關法例，這做法無異於“斬腳趾避沙蟲”。因為在現實生活中，不同條例之間其實有不少的互相切入和互動，如果硬要把某些例子一概剔除在外，這份實務守則似乎便無法向其讀者提供足夠的指引。

此外，我亦想在此反映另外一些由勞工界朋友提出的意見。余若薇議員剛才在她的發言中表示，她認為實務守則修訂本的語文水平不俗，我明白余議員有深厚的法律根底，她有此意見亦不足為奇。但是，對於一般粗通文字的勞工甚至是小僱主，如他們本身沒有太多知識或教育程度不高，他們在閱讀及理解實務守則內容方面其實是有困難的。所以，勞工界現時亦存在一種呼聲，要求在制訂實務守則以外，同時一如勞工處般出版一些小冊子，以較為簡單的方式介紹實務守則內容，從而方便勞工、僱員及小僱主，這亦是我希望提出的意見。

我謹此陳辭。

代理主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

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

勞工及福利局局長：代理主席，我感謝剛才數位議員就《殘疾歧視條例》僱傭實務守則(“實務守則”)修訂本的實施、殘疾人士就業機會，以及平等機會委員會(“平機會”)的運作各方面，提出了寶貴和有用的意見。我現在就議員的意見作出重點回應。

政府協助殘疾人士就業的一貫政策目標，是要確保他們有平等的機會，在公開就業市場上擔當具生產力和有酬勞的工作。作為《殘疾歧視條例》(“《條例》”)的法定執行機構，平機會在防止就業和工作

間的殘疾歧視，以及保障殘疾人士就業的平等機會方面，一直擔當着十分重要的角色。

平機會在1997年1月根據《條例》發出的實務守則，協助僱主和僱員認識和遵守《條例》的規定。為了確保實務守則能夠與時並進，我們有必要修訂實務守則，從而為僱主和僱員提供更清晰和全面的實務指引。

公眾和議員均認為，新修訂的實務守則應提高實用性、清晰度及讓讀者更容易理解。平機會十分認同這種看法，所以在修訂本中加入不少案例，使讀者可以參考。此外，因應《殘疾歧視條例》僱傭實務守則修訂本小組委員會（“小組委員會”）的建議，平機會更會考慮在不違反《條例》的情況下，在其網站內以某種形式將實務守則修訂本與最新的案例聯繫起來，方便公眾參閱。

此外，在聽取了小組委員會及公眾人士的意見後，平機會已仔細研究及檢視實務守則修訂本的用詞及行文，並提出了多項有關修訂，例如以“愛滋病毒感染者”取代“愛滋病患者”一詞等。另一方面，因應小組委員會的建議，平機會在修訂本中加入了多項解釋和說明，以帶出重要的信息，包括提醒僱主，對任職不同崗位的僱員，不應以同一標準衡量他們的工作表現，以及強調求職者有權選擇在求職申請的過程中是否披露其殘疾情況等。

這些修訂已羅列在議案中。在此，我要感謝小組委員會支持有關修訂和實務守則修訂本。

我明白有議員關心法定最低工資可能會對部分殘疾人士的就業機會構成影響。顧及到一些殘疾人士可能在法定最低工資實施後會面對就業困難，《最低工資條例》為殘疾人士制訂了生產能力評估機制，目的正是要在殘疾人士的工資保障和就業機會兩者之間取得合理平衡。《最低工資條例》確立了殘疾僱員與健全僱員同樣受到法定最低工資的保障，亦同時為殘疾人士提供特別安排，讓他們有權選擇啟動生產能力評估機制。我強調，這項選擇權利絕對是屬於殘疾僱員，而不是僱主的。

對本港來說，法定最低工資是全新的制度。政府會在實施最低工資後兩年內，根據實際的運作經驗來檢討生產能力評估機制。如有需要，我們會考慮提早進行有關檢討。

實務守則修訂本已清楚說明殘疾人士有權根據《最低工資條例》選擇是否進行生產能力評估，從而釐定他們應獲得的最低工資。殘疾人士的工資可以是不低於法定最低工資或按生產能力釐定的最低工資。

有議員關注平機會在處理與政府有關的投訴時能否保持獨立性的問題。事實上，平機會是獨立的法定機構，負責執行香港的反歧視條例，包括《條例》，並且監管包括政府在內的公、私營機構，以確保它們能夠符合反歧視法例的要求。

平機會希望藉此機會重申，它雖然由政府資助，但作為獨立的法定機構，在處理投訴時，不論個案與政府有關與否，必定會採取一視同仁的方法處理。為了凸顯平機會的獨立性及回應小組委員會的關注，平機會亦已在實務守則修訂本中作出修訂，刪除有關平機會是受政府資助的提述，並強調平機會有責任規管公、私營機構，當中當然包括政府。

有議員提到，政府應該為平機會設立訴訟基金，以確保平機會有足夠撥款為市民提供法律協助。現時，政府每年會就平機會實際所需提供撥款，供平機會履行其職務。平機會每年預留150萬元作法律開支用途，如需額外款項，平機會可適當地調配其內部資源。此外，平機會亦可動用儲備金額，在有需要時可用作法律開支。現時該儲備金額為2,057萬元，有充裕的空間為各種實際用途，包括法律開支，提供所需的資源。平機會未有因撥款所限而拒絕任何法律協助的申請。

我知悉小組委員會已去信政制及內地事務局，提出為平機會成立訴訟基金的建議。該局會繼續與平機會保持緊密溝通，按其实际需要提供資源，包括法律開支所需的資源。

在小組委員會的討論過程中，亦有提及設立專責的平等機會審裁處（“審裁處”）的建議。我們得悉，考慮到社會各界對審裁處的建議目前尚未有較深入的認識，以及有關建議的個別細節仍須仔細商討，平機會會先與持份者商討，並根據諮詢所得的意見，把具體建議在稍後提交予政府。政制及內地事務局在收到平機會的具體建議後，會與平機會商討適當的跟進工作。

代理主席，何秀蘭議員剛才在發言中高度評價林煥光主席的表現，而劉慧卿議員亦同樣肯定他的工作，我絕對認同這一點。林煥光

主席的投入感、積極性、努力、承擔和領導才能，是有目共睹的。由他出任平機會主席，可說是深慶得人。

促進殘疾人士的就業及工作間的平等機會，是政府一貫的政策目標。我們會繼續與社會各界，包括平機會、社福界、商界和地區人士一起努力，以法律保障、職業培訓、就業支援、公眾教育等途徑，多管齊下，致力消除工作間的殘疾歧視，促進殘疾人士公開就業的機會，協助他們全面融入社會。

最後，我再次多謝各位議員，就實務守則修訂本的修訂提出建設性的建議，並懇請各位議員支持政府就實務守則修訂本提出的修正案。

代理主席，我謹此陳辭。多謝。

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

(議員舉手)

代理主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

代理主席：我認為議題獲得在席議員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

議員議案

代理主席：議員議案。兩項無立法效力的議案。我已接納內務委員會的建議：即每位動議議案的議員連發言答辯在內可發言最多15分鐘，另有5分鐘就修正案發言；動議修正案的議員每人可發言最多10分鐘，而其他議員每人可發言最多7分鐘。任何議員若發言超過時限，我必須指示該議員停止發言。

代理主席：第一項議案：制訂低碳交通運輸體系的發展策略。

有意就議案辯論發言的議員請按下“要求發言”按鈕。

我現在請何鍾泰議員發言及動議議案。

制訂低碳交通運輸體系的發展策略

何鍾泰議員：代理主席，我動議通過印載於議程內的議案。

香港的交通系統可說是可靠、安全、清潔而多元化。當然，許多人認為交通費佔他們收入的比例實在過高。現時，約九成本港人口使用公共交通工具，每天乘搭公共交通工具的乘客超過1 200萬人次。本港公共交通網絡的發展良好及多元化，主要的集體運輸系統是鐵路，效率既高，又環保。陸路交通也有其他選擇，包括專營巴士、電車、4 360輛公共小型巴士、18 200輛的士和非專營居民巴士，客運量佔公共交通總載量的60%。

自1970年代開始，本港鐵路的設計和建造不斷發展。本港鐵路網絡的總里數已經超過200公里，其中包括機場快線及9條鐵路線行走香港島、九龍及新界，而在屯門及元朗則有輕便鐵路服務。鐵路平均每周日的載客量為400萬人次，其載客量約佔公共交通總載客量的36%(政府的長遠目標是40%)。專營巴士每天載客量佔公共交通總載客量的32%。

本港領有牌照的私家車約有40萬輛，相等於約每1 000人便有56輛私家車。相比其他的先進國家，數字偏低。即使與鄰近國家相比，本港在這方面的數字仍然是相當低的。在新加坡及日本，每1 000人便分別有148輛及325輛私家車。正因如此，本港只有2 070公里的道路，而路面交通所排放的溫室氣體每年人均量低於1噸，大大低於大部分已發展國家或經濟體系，例如美國(5.3噸)、英國(2噸)、澳洲(3.3噸)和日本(1.7噸)。雖然如此，交通運輸佔香港溫室氣體排放總量的18%，是相當高的百分比，除發電廠外，是第二大的排放源頭。因此，香港仍有必要致力發展低碳交通運輸體系。

雖然香港的公共交通運輸發展良好，但當局也應該從過往的交通政策上的一些失誤中學習，汲取經驗，使香港能夠更有效地朝着發展低碳交通運輸體系的目標前進。在1970年代及1980年代，港英政府在

發展一些新市鎮時亦有這樣的考慮。不過，政府錯估屯門的情況，導致規劃失誤。當局假設居民可以在區內就業和上學，低估了區內居民對外交通的需要，因而在規劃公共交通運輸及主要幹線流量時未能配合，令通往市區的幹線(例如屯門公路)非常擠塞，也未能適時發展鐵路網絡，引致區內交通擠塞的問題多年來未能得以解決。

在鐵路的發展上，政府在過往也過分側重商業考慮，導致鐵路發展一直處於被動狀態。不單是政府，在2007年12月合併前的兩間鐵路公司(“兩鐵”)一直堅持鐵路拓展區域的人口必須達到一定的水平才符合商業可行的考慮。它們保守的想法，忽略了鐵路為路線覆蓋區內所帶來的社會和經濟效益，以及鐵路的發展可以改變人口密度和分布等功能。

其實，在發展鐵路時，特別在最初階段，人口水平的要求不應是鐵板一塊。政府及鐵路公司所堅持的保守觀點，往往令鐵路發展滯後，加上各交通工具的配套不清晰，以致落後於社會發展的形勢，跟不上市民在生活和工作上流動的需求。鐵路計劃的開展，由規劃至工程完成一般要5年至10年，甚至更長的時間，而其間區內的人口繼續增加，已遠遠超過現有交通運輸的負荷，居民必須在其間忍受塞車及路面交通擠塞的苦況。另一方面，鐵路發展本身也往往會為鐵路沿線的地段帶來重大效益，吸引更多人考慮遷移到區內，帶動該區的經濟及民生發展。

鐵路的發展應與城市發展息息相關，而絕對不應只以人口水平及乘客量作為考慮。除預計人口外，鐵路發展計劃應該考慮其他因素，其中包括鐵路沿線的發展步伐及速度。有關乘客量的考慮應該是長期的，並不應只限於初期的估算。是否有合適或會否保留合適的土地，以供鐵路發展，也是重要的考慮。

此外，鐵路發展也應該結合土地用途規劃。鐵路車站的上蓋發展及鄰近地段的住宅及商業發展，可以使鐵路發展更符合經濟效益。此外，如果發展的規劃得宜，鐵路將成為主要的對外交通幹線，從而大大減低對其他陸路公共交通工具的依賴，並有助減低碳排放。

要實踐綠色交通網絡，當局應該優先發展鐵路網絡，並加快擴展現有鐵路網絡。事實上，政府在過去十多年來，在鐵路發展方面無疑比從前積極。其間，當局共投放超過1,000億元來擴展鐵路網絡，相繼落成多個鐵路項目。兩鐵在2007年12月合併，更為本港的鐵路發展

帶來新契機，而正在計劃和興建的數條鐵路線，亦會令香港有一個相當不錯的鐵路網絡。

要發展本港的鐵路網絡，當局必須鼓勵更多人使用鐵路，並小心考慮各車站的設計和交通接駁安排。我一直大力鼓勵設置轉乘設施，例如公共交通轉車處、停泊及轉乘安排等。在火車站附近興建停車場，甚至地下停車場，可鼓勵更多人使用鐵路服務。轉乘設施可以減少市民使用私家車往返交通繁忙的區域。此外，善用鐵路的高載客量和快捷的優點，也可以減低市民依賴其他對環境造成較大損害的交通模式。當然，最理想的安排是以鐵路作為交通的骨幹，而其他公共交通工具則提供往返車站附近區域的接駁服務，這些均是我們應一併考慮的。此舉有助減少穿梭於主要商業區域的巴士數目，從而達致減低溫室氣體排放的目的。

當然，鐵路發展並不能完全取代其他陸路運輸，因為鐵路的覆蓋不可到達每一個角落。貨運及緊急服務等必須依靠路面交通工具。因此，政府應加強研究信息科技在運輸系統方面的應用，大力發展智能交通系統，為道路使用者提供快捷及準確的交通信息，以協助駕駛人士選擇方便快捷的路徑到達目的地，同時亦可減少交通擠塞的情況。

此外，當局亦可鼓勵公共交通營運商積極開發智能手機的應用軟件，提供即時公共交通班次及路線，使乘搭公共交通工具更為便利及省時，吸引更多人放棄駕車而採用公共交通工具。

近年，市場出現更多利用汽油以外作為燃料的環保汽車，其中包括電動車。然而，截止2010年11月中，全港卻只有約85輛用於路面行駛的電動車。政府必須更主動地推廣使用電動車。政府可以在其車隊中引入更多電動車，以起牽頭作用。與此同時，當局應盡快解決相關的技術問題，例如設置充電站及有關的配套設施等，而有關電動車或另類燃料車使用道路的法規也應盡快落實，因為這些皆是有意購買這類環保車人士的主要考慮因素。

專營巴士的排放問題也需要政府急切正視。政府早前宣布資助專營巴士公司購置6輛混合動力巴士，並資助巴士公司測試其他更環保的巴士等措施。其他措施包括為歐盟II期及歐盟III期巴士安裝“催化還原器”等，但這些並非徹底解決問題的方案。當局應在確保票價不會對乘客的負擔能力構成壓力的前提下，致力落實全港使用零排放的巴士。在去年的上海世界博覽會上，我們看到電動巴士停站時，車頂

會立即接駁充電系統，這是非常環保和有效的，亦令人非常欣賞。香港還有很多歐盟前期、歐盟I期及歐盟II期等巴士，均非常污染空氣。

除本港自身的考慮外，發展低碳交通運輸也符合建設“綠色大珠三角地區優質生活圈”的策略。去年4月7日簽署的“粵港合作框架協議”(“框架協議”)涵蓋有關環境保護和生態保育的主要合作領域，其中包括空氣聯防聯治及推動電動車普及應用等。香港應與鄰近地區在框架協議的基礎上多進行合作，推行有利於雙方的安排，並且透過現有機制，加強與廣東省推動區內綠色運輸系統的發展。

另一方面，我們亦可以透過增建行人設施來改善區域性的交通情況。有系統的行人設施能為人提供安全、快捷及舒適的通道。港島中區至半山區的自動行人通道系統是很好的例子。這系統有助減低往返半山區及中區的交通流量。我們應該考慮在其他地區(例如西環和北角等)採用同類的自動行人通道系統。設立行人專用區亦可為行人提供更舒適的步行環境，從而鼓勵更多人以步行代替駕車，享受鬧市中的幽靜地帶。

在興建更多行人設施的同時，政府亦應該設立更多單車徑，給予市民多一個交通運輸選擇。政府在規劃新發展區時，應加入連接整個區域的單車徑。在可行及安全的情況下，將現有分布在不同區域的單車徑連結起來，使單車徑的覆蓋更廣泛，方便市民往返不同地點，或在假日以單車作為休閒運動。

越來越多證據顯示，氣候轉變是由溫室氣體所引致的。世上不少國家已經感受到天氣轉變所帶來的後果，因此我們應盡量推廣低碳經濟的方針。

多謝代理主席。

何鍾泰議員動議的議案如下：

“交通運輸佔香港溫室氣體排放總量的18%，是第二大的排放源頭；本會促請政府盡快制訂低碳交通運輸體系的發展策略，以貫徹可持續發展的理念，而在制訂相關的策略時，有關當局應積極考慮包括下列的發展方針：

- (一) 結合土地用途規劃和交通設施規劃；

- (二) 優先發展鐵路網絡，並加快擴展現有鐵路網絡；
- (三) 在鐵路沿線車站增設轉乘配套設施；
- (四) 推動綠色交通運輸工具及相關技術的應用；
- (五) 在確保票價不會對乘客的負擔能力構成壓力的前提下，落實全港使用零排放的巴士；
- (六) 加強與珠江三角洲地區在推動綠色運輸系統方面的合作；
- (七) 積極發展行人設施及行人專用區；及
- (八) 推動健康生活模式，鼓勵市民以步行及採用自行車來往適量距離的目的地。”

代理主席：我現在向各位提出的待議議題是：何鍾泰議員動議的議案，予以通過。

代理主席：有5位議員會就這項議案動議修正案。本會現在就議案及5項修正案進行合併辯論。

我會先請甘乃威議員發言，然後分別請張宇人議員、葉偉明議員、陳克勤議員及余若薇議員發言；但他們在現階段不可動議修正案。

甘乃威議員：代理主席，我今天代表民主黨提出修正案。大家最近都很關心氣候變化的問題，特別是在核洩漏事件發生後，大家都關注到為何我們要用這麼多電。

究竟碳來自從何處呢？就香港來說，碳其中一個來源是電廠，第二個來源是何議員在議案中提到的交通運輸。究竟我們如何可以發展低碳交通運輸體系？我認為這問題很值得香港市民討論。

過去，民主黨一直要求盡快更換高排放量的巴士，令路邊污染的情況得到改善。大家也知道，四成路邊廢氣是來自巴士的，巴士排放

懸浮粒子和氮氧化物的情況非常嚴重。所以，民主黨一直倡議，政府應該在巴士專營權即將屆滿的時候，研究如何促使巴士公司更換排放量高的巴士。

特首在施政報告中提到，當現時巴士專營權屆滿的時候，便會加入一些條款，要求巴士公司更積極使用零排放和最環保的巴士。但是，巴士公司表示，如果這樣做，便可能要增加票價。

何鍾泰議員今天在原議案中提出，希望在不增加票價的大前提下，盡快落實全港使用零排放的巴士。其實我們提出修正案的出發點都是一樣，我們要求政府以財政資助或延長專營權的方式，推動巴士公司盡快更換高排放量的巴士。有些巴士專營權在2013年到期，有些則在2016年或2017年到期。政府可否透過延長專營權的方式，增加經濟誘因，推動巴士公司盡快更換高排放量的巴士？

雖然政府表示可在巴士內安裝催化器，以減低排放量。但是，在最近一次會議上，有些專家指出，這些催化器能否達到預期的效果，實在令人質疑。所以，我們希望政府在這方面能夠更積極。

第二方面，大家經常建議重組巴士路線，減少在路面行走的巴士數目，但這方面的工作一直不太成功。我覺得其中一個很重要的原因是，巴士公司沒有為乘客提供較具吸引力的轉乘優惠金額，令他們基於可以少付一些車費的誘因，願意多花一些時間轉乘巴士。我希望政府在這方面可以多做些工夫，減少巴士路線重疊，從而紓緩巴士使用路面的情況。

我們今天除了要求政府透過延長巴士專營權的方式，推動巴士公司更換高排放量的巴士，以及促使巴士公司重組巴士路線和提供更多轉乘優惠外，我們還提出另外兩點。政府一直沒有重視步行和單車在本港交通運輸體系的角色。政府一直只把單車視為休閒及康樂活動。所以，我們希望政府把單車和步行納入本港交通運輸體系內，讓單車和步行扮演一個重要的角色。

新界的單車徑數量較多，在不同路段都設有單車停泊處及單車徑，但這些單車徑都是斷斷續續，不夠連貫。

至於市區(特別是我居住的港島區)，其實很多區議會都爭取沿海興建單車徑。我們有一個夢想，就是希望由西區踏單車到小西灣，再由小西灣踏單車到南區。我們希望可以有一條連貫的單車徑。我們希望政府考慮把單車納入本港的交通運輸系統。

至於步行方面，其實政府在中區興建了一個相當成功的步行系統。中區在十多二十年前已建有天橋系統，而這個天橋系統成功把行人及車輛分隔。可是，這個系統未能貫徹在各區實施。我們一直問，為何中區的步行系統不可以延伸到灣仔、銅鑼灣等地方。延伸這個行人系統，有利於發展我們一直倡議的低碳交通運輸系統。

但是，政府過去只做了一些小修小補的工作，在各區設立行人專用區。設立行人專用區不能鼓勵市民多些步行，只能方便市民購物。事實上，有很多研究發現步行有助身體健康。《國際癌症研究雜誌》曾報道，美國華盛頓大學醫學院一項大型研究證實，每周步行1小時，便可以減低患大腸癌風險達30%。就步行益處進行的研究調查，其實有很多。我們很希望政府除了在各區進行設立行人專用區這類小修小補的工作外，也要積極發展行人天橋及行人隧道網絡，以及加設扶手電梯及升降機，令更多市民可以使用這些步行系統。除了單車外，我們亦希望政府考慮把步行納入本港的交通運輸體系。

何鍾泰議員剛才亦有提到電動車的情況。在這方面，我們只聞樓梯響。正如何鍾泰議員剛才指出，現在香港只有85輛電動車正在使用，我想這是因為市場生產的問題。事實上，電動車的選擇亦不多。究竟我們如何能夠發展低碳交通運輸系統呢？

鄭汝樺局長今天早上提到渡輪服務，其實我們都有提到。我們希望政府作為船主，可以安排渡輪使用超低硫柴油，這是其中一個可以減少排放量的方法。

我最後想談談其他修正案，特別是有關電子道路收費系統或擠塞費的修正案。民主黨認為政府應該研究引進道路收費系統。為了紓緩交通擠塞的情況，政府最近建議增加汽車首次登記稅。民主黨覺得政府並無對症下藥，這個方法既無法改善交通擠塞的情況，亦無法改善空氣污染情況和減低排放量。

我們覺得就道路徵費，是改善交通擠塞情況的好方法。至於引入電子道路收費系統，亦是值得研究的，但這做法過去引起很多爭議。所以，政府應該盡快就這做法進行公眾諮詢。民主黨支持政府盡快進行公眾諮詢，以瞭解公眾有何意見。

多謝代理主席。

張宇人議員：代理主席，全球暖化的問題越趨嚴重，香港雖然只是彈丸之地，但作為地球村的成員，亦應為紓緩全球暖化盡一分力。交通運輸是繼發電之後本港第二大的溫室氣體排放源，因此自由黨認為當局需要針對運輸環節，推行運輸版的“3R”策略，即減少不必要的交通流量(reduction)、發展鐵路網絡(railway)，以及用環保車輛代替老舊車輛(replacement)，藉以建立低碳的運輸系統。

香港的面積不大，人口又集中，如果我們的城市設計及交通規劃能配合得好，很多新界居民便無須跨區就業，可以節省大量不必要的交通流量，減少碳排放。在這方面，我稍後提出的“推動部門總部落區創造就業”議案，其中一個目標便是希望政府可以盡量將政府部門遷入新界區，並吸引更多私營企業跟隨，從而在新界區內創造更多就業機會。此舉既可減少新界居民跨區就業所衍生的交通量，亦可以增加市區居民的“逆流旅程”，善用運輸基建，達致減排減碳的目標。

話說回頭，即使市民要往返市區上班或上學，只要土地及運輸規劃配合，大部分市民亦可以利用零排放的鐵路網絡出入，以減少碳排放。可惜，過往發展新市鎮時，鐵路發展經常落後於人口增長，以致新市鎮只能依賴道路接連市區，令區內居民長期受到交通擠塞的困擾，而天水圍及將軍澳的居民便是規劃失誤的最大“苦主羣”。

因為將軍澳新市鎮的發展始於1982年，但港鐵將軍澳線卻要等到20年後，即2002年才開通，而當時該區人口已近30萬。同樣，1980年代末發展的天水圍，近30萬的居民亦要等足20年，才等到2009年西鐵接通市區的尖東。我今天重提舊事不是要翻舊帳，而是想提醒政府在發展洪水橋及新界東北“三合一”新市鎮時，不要再重蹈覆轍。

代理主席，談到鐵路這種零排放的集體運輸系統的發展，我想特別談談北環線的發展。現時內地及本港交往非常頻繁，而新界西五區合共有近200萬人口，單是屯門和元朗兩區已有接近100萬人，卻遲遲未有一條鐵路可以讓區內居民過境；而東、西鐵在新界區內亦無任何的連接點，令新界西居民必須繞路到九龍的紅磡站才可以轉車到新界東，這明顯是鐵路版圖的重大缺漏。因此，我期望當局能盡快完成有關北環線的檢討，讓西鐵能真正貫通南北東西。

不過，鐵路始終難以做到“點對點”，要發揮鐵路的效能，便需要其他交通工具接駁。因此，當局更必須時刻小心平衡各種交通工具的生存空間，令大家能夠互存共贏。

此外，在拓展鐵路網絡的同時，亦必須做好鐵路的轉乘及接駁配套，包括鼓勵港鐵提供更多轉乘優惠、多設“泊車轉乘”的車位，以及在車站附近增設單車停泊位等，這樣才能方便及吸引更多市民乘坐鐵路，充分發揮鐵路的環保及經濟效益。

代理主席，低碳的交通運輸發展策略，除了要盡量減少交通流量和發展鐵路外，一套完善及具經濟吸引力的換車政策也是不可或缺的。今天我提出的3點修正內容，便是希望原議案特別在淘汰舊車方面更為全面及完備。

除了原議案提及更換舊巴士的建議外，自由黨過去一直要求政府優化現有的歐盟II期商用柴油車換車計劃，尤其是上年結束的歐盟前期及I期換車計劃僅得三成目標舊車被淘汰，成效一般。因此，當局如不優化現行的換車計劃，抱着“走過場”的心態，換車計劃將難有成效。

要優化現行的換車計劃，我們認為當局應即時將歐盟I期及前期的車輛重新納入現行的換車計劃，並將計劃改為按照車輛的剩餘價值來計算資助額，以增加吸引力；同時容許車主只須註銷車輛，無須另購新車，也可獲得優惠。我們相信只要作出上述3點優化，換車計劃的成效必定超乎預期。

至於私家車方面，我們建議政府重推1996年至2002年間所推行的“鼓勵銷毀舊車計劃”，鼓勵私家車車主銷毀車齡10年或以上的舊車，以改善道路空氣質素。計劃自1996年6月實施至2002年9月間，一共成功淘汰了近3萬輛高排放及高耗能的私家車，成效不錯，值得考慮重推。

當然，如當局可以進一步效法新加坡淘汰舊私家車的做法，容許車主單是註銷舊車，無須換車，亦可以獲得退稅，相信成效將更為顯著，可以減少私家車的數量，這應會比“財爺”增加首次登記稅的措施更為有效。

現時環球各地均視電動車為替換燃油車的最佳選擇，特首在2009-2010年度的施政報告亦提出推動電動車的策略。可惜，經過一年多的推廣，本港的電動車亦不足100輛，僅及在2010-2011年度內引進200輛的目標的一半。在配套方面，去年11月環境局局長曾表示，希望可以在未來數個月內，將充電站的數目達到500個或以上。但是，半年過去了，全港的充電站亦只有大概300個，同樣只得“半桶水”。

公道地說一句，車廠分配多少電動車來港，政府只可爭取，難以強求；但建立充電網絡，便絕對是政府能力所及的。所以，自由黨今天由我提出這項修正案，是要特別提醒邱局長要盡快完成充電站達500個以上的目標，為電動車普及化作好準備。

代理主席，除了自由黨提出的修正案外，我們認為今天數位同事提出的修正案，包括增加泊車轉乘站、增加巴士轉乘優惠、重組巴士線、引進環保小巴，以及確立步行及單車的運輸角色，均可以完善原議案提出的低碳運輸策略，所以我們會支持所有議案及修正案。

代理主席，我謹此陳辭，提出修正案。

葉偉明議員：代理主席，全球暖化是二十一世紀各國關注的議題，環保、減排也屬於當下的大趨勢，低碳運輸既可以減少溫室氣體排放，也可以令城市空氣質素改善。所以，全球各地都紛紛採用低碳運輸，例如歐美不少城市已經有完善的單車網絡，而我們的國家發改委今年亦在全國十多個城市，包括深圳、天津等地開展低碳交通運輸體系建設試點工作。

代理主席，本港現時有超過43萬輛已登記私家車，平均每公里便有315輛，密度可說是全球最高，而交通運輸更是本港第二大的排放源頭。何鍾泰議員今天的議案，正好是希望政府在交通運輸的發展上朝向低碳出發，而我的修正案只是作出補充。

代理主席，要提及本港的低碳運輸，政府當局一定會提到鐵路。事實上，現時政府的運輸策略重點便是以鐵路為優先，這個是自1999年《第三次整體運輸研究》及2000年的《鐵路發展策略2000》以來實行的大方向。我想指出這個發展方向並沒有錯，但這不代表政府可以盲目傾斜於鐵路發展，而忽略其他交通工具的可持續發展，甚至不需要推廣其他低碳交通工具。而最大的問題是，我們認為政府很多時候是“一本通書睇到老”，完全沒有就鐵路的發展狀況及香港的實際情況作出調整。2007年兩鐵合併，令原有可競爭的鐵路市場改變，本港所有鐵路項目也是被單一公司所控制，而政府發展鐵路，其實等同於傾斜、補貼屬於私人企業的鐵路公司。我認為這對本港的交通運輸並不一定是好事，所以我在修正案中特別希望政府避免過分傾斜鐵路，以免造成壟斷。

代理主席，工聯會在2003年已對政府傾斜發展鐵路表示擔憂，工聯會權益委員會當年舉辦的鐵路發展對交通業界影響研討會，與會者便認為過分發展鐵路可能出現供求失衡、重複建設、不公平競爭、衝擊就業等問題，而事實上這些問題正在一一應驗。

就以就業為例，不少巴士司機、小巴的士從業員曾經對我說，政策偏重港鐵，令他們有“被炒魷”或“搵唔到食”的危險，因為巴士公司要讓路予鐵路公司，很多時候需要重組或削減路線，多出的人手便要裁減。至於小巴、的士，在鐵路通車後客源大減，可能只有在通宵、鐵路關閉後才有較多客源，這些都令他們的生計面對很大壓力。而事實上，為了令更多鐵路項目可以運作及有乘客，政府於是用土地補貼鐵路公司，同時壓縮其他交通工具，令市民轉用鐵路，這便令鐵路公司“越養越大、越養越惡”。所以，在我的修正案中，我要求政府要平衡各個交通工具的可持續發展，而在政府開展新鐵路項目時，應該先與其他公共運輸業界及社區討論，務求令交通運輸能夠平衡地發展。

局長可能會說巴士、小巴都會排出溫室氣體，我要求發展它們是否有矛盾呢？但是，代理主席，正如我在修正案中提出，現時不論巴士、小巴、的士都已經有混能以至電動的型號，我們認為政府如果願意協助業界解決車價、技術及充電等問題，業界其實是樂意引入這些環保交通工具，為減排出力。但是，如果政府不單不協助它們，反而壓縮它們的生存空間，業界連“搵食”也艱難時，又如何引進環保技術呢？我希望政府可以考慮這方面的惡性循環。

在推動環保車輛方面，我們認為配套最為重要。以電動車為例，政府這兩年大張旗鼓，鼓勵市民使用電動車，但直至3月為止，全港的充電設施只有298個，很多地方的充電點只有1至2個，而住宅停車場大多數沒有充電設施。我們認為市民即使希望為環保換車，也感到望而卻步，因為充電實在是太不方便，很多時候，購買回來也未必真的有用。

事實上，我們認為政府應該加快增設充電點，普及充電設施，電動車其實對減排及降低燃料成本都有莫大好處，以電動小巴為例，它可節省75%燃料費。因此，我希望政府盡快協助業界及巴士公司更換電動車，以及研究更好的充電技術，令這些交通工具可以盡快加入低碳及零排放的行列。

代理主席，最後我想提及單車發展的問題，因為要提及低碳運輸，我們看到全世界有不少地方推行的重點之一，便是單車網絡。一

些大城市，例如紐約、巴黎、倫敦，以至台北，都已經發展出完善的單車運輸系統。這些單車運輸系統不但令市民可以單車代步，減少汽車數目及排放，同時也可以令市民更健康，甚至發展出特色的單車旅遊及產業，創造新的經濟活動。但是，很可惜，我們認為現時政府一直對單車這個重要的綠色運輸工具都沒有理會，只把它視為康樂活動。

我們認為當局應重新檢視及正視單車在交通上的角色，逐步從軟、硬件配合，令單車慢慢成為輔助交通工具以至正式交通工具。在硬件上，最重要的是，我們當然希望政府發展全港性單車徑網絡，所以，我們希望發展局在這方面加把勁，連接全港的單車徑，令單車可以貫通港九。我明白在地少人多的香港實行並非易事，但最低限度我們在城市規劃上應要有此思維，這樣才可逐步實現全港性單車徑的聯繫及單車系統的願望。此外，我們希望當局也要完善有關的設施，例如單車泊位、維修站等配套措施，慢慢建立與單車相關的連帶產業及經濟活動。

我們也要從軟件入手，例如放寬單車人士轉乘鐵路等交通工具的限制，令單車可以成為生活的一部分，令用家覺得騎單車不再是麻煩的事，而且可以去較遠的地方。我們也要加強相關安全及交通知識，例如單車使用者在馬路上的安全意識，我們認為這樣才會令單車這種既方便、又健康、又環保的交通工具得以在本港推廣。

代理主席，我希望經過今天的討論，環境局、運輸及房屋局都可以對低碳運輸有一個新思維，不要再認為只有鐵路才是綠色交通工具。只要政府當局重視，巴士、小巴以至單車都可以是綠色的交通工具。多謝代理主席。

陳克勤議員：代理主席，政府在1990年代已經把鐵路定位為優先發展的交通運輸策略。我認為當年政府這樣考慮，並非從發展低碳的交通運輸角度出發，而是希望解決一大羣居住在市區外的市民的公共交通需要，而低碳、環保只是鐵路優先發展策略的副產品。

我們觀察到，政府現時發展一些新區域的同時，也會一併發展鐵路網絡。這是一種既定的做法，其他的運輸系統只是作為輔助的角色。代理主席，我支持低碳、環保的集體運輸系統，但這些系統仍要顧及市民的負擔能力，絕對不能讓“鐵路優先”變為“鐵路壟斷”。

最近香港鐵路有限公司說要加價，新界區的加幅特別高。由屯門至上環，車費增加了5毫；上水至中環，增加了4毫；荃灣至香港，增加了3毫；港島線的加價幅度卻只是1毫、2毫。代理主席，面對如此大幅的加價，市民並沒有其他選擇，他們只可以一邊罵，一邊乘坐港鐵。

鐵路運輸系統是一種方便而具效益的低碳交通運輸工具，這點是毋庸置疑的。不過，我們卻不認同，政府在積極推廣及鼓勵市民乘搭鐵路系統的同時，卻沒有為市民提供一個符合他們負擔能力的票價機制。針對這個問題，我在修正案提出成立“公共交通收費穩定基金”的建議，希望政府能夠率先出資300億元成立基金。當公共交通機構提出加價的時候，穩定基金便可以按照機制，以全額或特定的百分比，支付予相關的交通機構，以減輕市民在交通費方面的負擔。簡單來說，即變相由政府承擔部分或全部加幅，令市民不用再受公共交通機構加價之苦。

代理主席，我亦留意到，社會上就此基金已討論了一段時間，也達成了共識。我希望政府在這方面能認真考慮議會及市民的意見。

代理主席，發展低碳交通，除了鐵路運輸網絡之外——很多同事剛才也指出了——踏單車和步行均是世界流行的趨勢。這種反璞歸真的做法，現時在海外不少地方，甚至在國內均已經開始推行。

我相信大家都知道，在荷蘭、法國等地，當地政府鼓勵國民踏單車。例如荷蘭的首都阿姆斯特丹，四處都是單車族，小朋友會踏單車上學及放學；上班一族如果不是居住於過於偏遠的地方，也會踏單車上班。法國政府亦致力把單車由運動休閒工具，轉變為一種生活形態的必需品。除設立單車租借服務外，亦配合都市發展來規劃道路，設立單車專用的道路、標誌、停車場等；內地的杭州亦仿效法國的做法，發展公共單車的租借服務。在2010年，全市已經有5萬部公共單車，租賃單車的地點超過1 000個，持有租用單車卡的居民有90萬人。踏單車已經變為世界全球新興的一種交通工具。

反觀香港，香港的情況究竟是怎樣的呢？香港仍然把踏單車視作一種消閒娛樂運動。我最近與沙田區的一位老街坊談天，他說他自1980年代遷入沙田居住，那時沙田區的交通配套不太足夠，他由一個屋邨前往另一個屋邨，上班、上學、買菜全部均是踏單車的。這種形態到了今時今日，我們都可以在沙田區，甚至新界其他地方看到，很

多太太踏單車接送小朋友上學、放學、買菜；有些人踏單車上班，有些人踏單車轉駁港鐵站上班、上學。

如果大家還記得沙田曾有一處很著名的地方，便是單車公園。今天，單車公園已經沒有了。不過，單車徑依然存在。踏單車的人不會因為單車公園沒有了而減少，反而越來越多人以單車代步。其中一個原因便是我剛才所指的，我們的交通費非常昂貴，小市民可以節省1元便1元，他們寧願踏單車。

然而，由於政府視單車為消閒、休閒活動，所以硬件配套便明顯不足夠。例如單車泊位、單車泊位的管理、單車徑“斷槲禾蟲”、單車徑的設計有潛在危險等，這些不單對踏單車的人士造成不便和危險，亦大大減低了市民使用單車這種環保交通工具的意欲。

因此，在發展低碳交通運輸的同時，政府有必要重新檢視現有的單車政策。除了把單車逐步提升為正式的交通工具外，亦要完善及擴大現有的單車網絡、增加泊位、提升設施。在這方面，政府不妨考慮在新界一些地方設立有管理的單車租借網絡，例如在港鐵站附近設立租借點，方便居民踏單車轉乘港鐵。在市區，我們看到大部分道路雖然已經非常擠迫，難以設立單車徑，但亦可以在一些重建區裏，例如觀塘、啟德等地設立單車徑及單車設施，甚至可以連接現時現有的單車公園、海濱長廊，把踏單車這種健康的運動，轉化為市民生活、交通的其中一種必需的部分。

除了完善單車徑及單車設施外，我們亦可以身體力行，用我們的一雙腳，為地球、為香港作出努力。有研究指出步行其實是一種健身良方，每天步行30分鐘，便可以減少兩成患上乳癌的機會、三成患上心臟病的機會、五成患上糖尿病的機會，而且可以活得更健康、更長壽。

近年，隨着社區發展，道路網絡擴展，高樓大廈越來越密集，行人路變得越來越小、越來越窄，我相信這情況在市區特別嚴重。

代理主席，有朋友跟我說，他曾嘗試在冬天由銅鑼灣步行至中環，他並非為了節省金錢，只是想嘗試走走看，以及想健康一點。雖然他步行了約1小時，但經過這1小時後，他以後也不敢再由銅鑼灣步行至中環，因為沿途均是汽車廢氣，人車爭路；道路雖然平坦，但過程卻非常崎嶇。因此，這位朋友永遠也不會再作此嘗試了。

步行是一種健康又環保的交通模式，亦是最便宜、最有效的保健方法。所以，政府不應忽視這方面的工作。它應該加大力度推動市民每天多步行，積極地完善現有的行人道路網絡、興建跨區健步徑、增加行人專用區等。

代理主席，民建聯的議員稍後會就我修正案的其他內容發言。我謹此陳辭，提出修正案。

余若薇議員：代理主席，政府去年推出名為“香港應對氣候變化策略及行動綱領”的公眾諮詢文件。但是，這份諮詢文件的大部分內容只涉及燃料組合，即鼓勵多用核電，而在我們今天辯論的“低碳交通運輸”方面則少有提及。然而，大家從今天的議案也可以看到，運輸其實是我們第二大的溫室氣體排放源頭。很可惜地，政府推出的應對氣候變化諮詢文件，卻很少提及在運輸方面的減排時間表或目標。

大家也知道，沒有時間表或目標，便很難訂出任何發展策略、政策或措施。當然，即使有時間表和目標，有時候也不容易達標，《都市固體廢物管理政策大綱》便是一例。政府在這方面提出的時間表、路線圖及各項措施和政策，也未能如期落實。不過，如果連時間表和路線圖也沒有，則更不用指望了。所以，何鍾泰議員今天提出的這項有關低碳交通運輸的議案，的確是適時的。

但是，我特別想提出的是，低碳並不一定代表低污染。事實上，溫室氣體的排放和很多污染物，例如氮氧化物、懸浮粒子、一氧化碳或碳氫化合物這些空氣污染的物質，是完全另一回事。舉例而言，柴油車可能較汽油車低碳，但柴油車同時也會排放更多空氣污染物。根據政府給我們的資料，汽油私家車的粒子及氮氧化物排放控制技術較柴油私家車的好，但本地市場出售的3款柴油私家車卻在廢氣排放標準方面，仍與汽油私家車的標準有一段距離。所以，如果我們要盡快成功達致低碳運輸，最有效的方法依然是減低巴士的廢氣排放。

根據九巴給我們的資料——九巴其實是不錯的，會定期給我們一些刊物，告訴我們它究竟有多少輛巴士、排放量是多少等。根據相關資料，九巴巴士在2009年的溫室氣體排放量是625 321噸，而到了2010年則減低至607 574噸。九巴的排放量減少，相信是因為它定期更換舊巴士。

我們誠然正在更換巴士，但在速度來說，18年車齡的巴士才會更換。根據巴士公司給我們的資料，在2010年淘汰了120輛舊巴士，在2012年會淘汰310輛，在2013年會淘汰400輛，在2014年會淘汰390輛，而在2015年則會淘汰780輛。換言之，要到了2015年才可以把歐盟前期及I期的舊巴士全部換掉；到了2019年才可以把所有歐盟II期的舊巴士更換，而歐盟III期則須到了2026年才可以全部更換。這速度實在太慢。

根據環保署去年5月給予立法會的一份文件，如果我們加快更換專營巴士，在2015年年底前換掉3 300輛歐盟II期及歐盟III期的巴士，並全部改用符合歐盟IV期排放標準的巴士，那麼，專營巴士整體排放的可吸入懸浮粒子和氮氧化物便可以在2015年分別減低8公噸(9%)及688公噸(32%)。在繁忙路段的環保效益會更明顯——大家也知道巴士是常常在繁忙路段行走的——可以分別減少20%及29%。雖然這些數字沒有列出溫室氣體排放會減低多少，但大家也可想像到是一定會有相應減少的，而這也是我們只加裝催化還原器不能達到的成效。

環保官員也在上次的改善空氣質素小組會議中告訴我們，如果我們全面更換舊巴士，便需額外花90億元，但如果使用催化器，則只需花5億元。無疑地，90億元與5億元相差很遠，但考慮到我們的健康，90億元卻不是很大的數字，況且每人派發6,000元及退稅已花了四百多億元；而興建高鐵也花了600億元。為了我們的健康，花90億元事實上並不算是浪費公帑，而是很值得考慮的，尤其是很多專家和大學學者也曾告訴我們，交通所排放出來的污染物已影響能見度，也是導致死亡及發病的一大源頭。

其實公民黨一直主張政府設立一個“路邊清新空氣基金”，一筆過撥款購買新巴士，然後租賃給巴士公司，這便不會影響巴士的車費。但是，政府一直都置若罔聞。其實除巴士之外，還有很多其他的車輛，好像張宇人議員剛才發言的時候也提到，還有貨車、客貨車、小巴、的士和私家車等。若政府增加首次汽車登記稅，又如何鼓勵車主更換新車呢？是絕對不能這樣做的。

我今次提出的建議只是要求大家進行研究，特別促請政府研究電子道路收費。原因是，英國推行的擠塞費，也是電子道路收費的一種，而它對市中心交通改善的確起了很大的效用。政府常常解釋說，我們不可能推行電子道路收費或擠塞費，因為我們沒有替代的道路。但是，事實上，代理主席，我們並不是要求市民使用替代的道路駕車到中環、銅鑼灣及尖沙咀。我們是希望市民最好不要駕駛私家車前往這

些擠塞的地方，改為乘搭公共交通工具或採用轉乘的方式。這能減低繁忙道路或區域的交通排放量。所以，我們很希望政府能予以支持，而我也很高興聽到之前發言的同事也支持這方面的修正及研究。

此外，代理主席，在單車方面，我以前其實也曾在立法會多次談論。我剛才也很留心地聆聽陳克勤議員的發言。他所說的，我之前也是說過的，所以我是非常贊成陳克勤議員的意見，即把單車用作替代交通工具或輔助交通工具，而不僅是把它視為一項康樂活動。這當然需要在道路網絡方面作出改進。此外，我也想提出，我們需要加強電力的需求管理(demand-side management)，特別是兩電聯網，因為這樣才可減少電力浪費，對低碳運輸或低碳的生活產生重要的正面影響。

代理主席，今天所有的修正案，公民黨也是非常支持的，很多好的意見也希望政府能夠吸收。特別要指出的是，交通運輸其實不單涉及今天討論的低碳或全球暖化問題，也與我們的健康有非常緊密的關係。我剛才發言時也提及，有很多研究均指出，我們現在的交通運輸所排出的不單是溫室氣體，還有各種的污染物，而這些污染物也對我們的健康有很大的威脅。政府絕對可以作出改善，也有足夠的資源可以改善。副局長也留意到有很多科學數據也顯示政府必須及早為我們更換舊的車輛，達致促進市民健康的目的。多謝代理主席。

運輸及房屋局局長：代理主席，何鍾泰議員提出的議案，建議當局積極推展“低碳交通運輸體系”的發展。事實上，我們的交通運輸政策一直有效控制溫室氣體排放，與“低碳可持續的發展概念”如出一轍。香港在運輸用途(包括鐵路)排放的溫室氣體，人均約為每年1.1噸，何鍾泰議員剛才亦有提到，不單低於幅員廣大的歐美富庶國家，也較地理經濟條件接近的鄰近城市為低。

(主席恢復主持會議)

香港地少人多，高樓大廈林立，很多人都有錯覺認為香港只是一個“石屎森林”。事實並非如此，香港綠化程度非常高，差不多有七成的土地屬於郊野公園或綠化地帶等。這個地理條件，一方面保留香港多樣化的生態環境，也方便市民在繁忙的生活中多親近大自然；但另一方面，要在這餘下約200平方公里的土地上，容納700萬人口的日常

生活，既要滿足市民上班、上學及其他生活上的交通需要，又要符合可持續發展的基本原則，對交通運輸政策來說，實際是很大的挑戰。

當局一直積極面對這樣的挑戰，以“公交為主、鐵路為幹”的模式，發展我們的運輸系統。以香港700萬人口，每天超過1 100萬趟行程，當中約九成使用各種公共運輸。這使用率遠比其他國際大都會(例如東京、倫敦)等為高。其中鐵路和專營巴士這兩種集體交通工具所佔的市場份額最高，分別佔37%和32%。

《福布斯》雜誌在2008年比較全球84個大城市的交通情況，更認為香港的運輸系統效率高、安全可靠、費用合理，是全球最佳的運輸系統。的確，相對世界其他地方，香港在多方面的低碳運輸指標比其他發展相若的鄰近城市為佳，例如香港每1 000人口只擁有約60輛私家車(新加坡約150輛；日本三百多輛)、香港每1 000人口佔用約0.3公里的道路(新加坡約0.9公里；日本約9公里)。但是，相對於香港700萬人口和只有約200平方公里的可用土地來說，交通運輸的壓力仍然沉重。我們必須繼續提高公共運輸系統的效率和使用率，以控制交通工具的溫室氣體排放。

何鍾泰議員的原議案及其他議員的修正案中，有很多不同的低碳運輸建議，絕大部分我們都是支持的，當中有很多我們多年來一直努力在做，成效也不錯，將來也會繼續；有一些效果未必太明顯，需要調整，部分更需要市民和區議員更有力的支持。

主席，我和署理環境局局長會在稍後詳細介紹政府在低碳運輸方面的工作和未來的挑戰，並且就發言議員的意見，作綜合回應。

我以下請署理環境局局長作開場發言。

環境局局長：主席，我多謝何鍾泰議員提出“制訂低碳交通運輸體系的發展策略”議案，以及甘乃威議員、張宇人議員、葉偉明議員、余若薇議員和陳克勤議員所提出的修正案。

氣候變化會令地球難以持續發展。為了應對氣候變化，政府一直非常重視減少香港溫室氣體排放的工作，包括推動節能減排和綠色交通。在交通運輸方面，除了運輸及房屋局從運輸政策方面推動低碳運輸外，環境局也積極推動各界使用低碳的運輸工具。例如，我們於本年成立綠色運輸試驗基金，資助及鼓勵運輸業界試驗低污染和低碳的

綠色運輸工具和相關技術；減免環保汽油私家車首次登記稅；制訂生化柴油的法定標準，建立運輸業界對它的質量的信心等。

為了更有效推動紓緩氣候變化的工作，政府於去年9月至12月期間就香港應對氣候變化的建議策略及行動綱領進行公眾諮詢。有關行動綱領的主要內容，是建議政府採取積極及具針對性和前瞻性的策略和減排措施，在2020年將香港的碳強度由2005年水平減少50%至60%。

甘乃威議員、余若薇議員和張宇人議員亦同時提出建議加快淘汰老舊柴油商業車輛、巴士及私家車。甘乃威議員並提出即時為所有未被取替或淘汰的巴士加裝減排裝置。雖然這些措施對減少交通運輸業界方面的碳排放未必有很大的幫助，但會有助減少路邊的空氣污染，而政府一直以來都致力採取有效措施盡早改善路邊空氣質素。

主席，我期待並樂意聽取各位議員就有關制訂低碳交通運輸體系的發展策略的意見，再和運輸及房屋局局長在總結發言中回應議員的建議，以及進一步闡述我們制訂低碳交通運輸體系的發展策略和措施。

多謝主席。

黃毓民議員：主席，從表象來看，香港人前往任何地方都很方便，交通運輸系統很完善，但這只是一個表象。實際上，香港的交通運輸系統百病叢生，病情已蔓延至社會各個層面，亟需改善。今天這項議案辯論令我聯想到其他事情，雖然這些事情未必跟這個議題有直接關係，但都有間接關係。在所謂融合運輸和城市規劃方面，特區政府一直不遺餘力，甚至犧牲市民利益，也在所不惜。

兩星期前，政府批出前黃竹坑邨和前山谷道邨第一期兩幅土地的物業發展權予港鐵，讓港鐵可以興建上蓋物業，補貼港鐵興建港島南線東段和觀塘延線的費用。港鐵每次興建延線，一定有上蓋物業相隨。元朗和將軍澳的上蓋屋苑都是由此而生。興建上蓋物業已經反客為主，代替了鐵路成為港鐵的主要業務。地區的租金和生活水平因為這些新的港鐵上蓋物業推出而水漲船高，普羅市民和小商戶實在苦不堪言，整個社區的生活都被港鐵和地產霸權牽着鼻子走。運輸和城市規劃融合就是這樣，完全沒有打算把小社區和小市民包括在內。

港鐵這種做法，其實並不鼓勵使用鐵路，跟特區政府的做法大異其趣。港鐵無須經立法會或行政會議審批，就可以加價。一提到加價的問題，我們便感到“火燒心”。港鐵賺如此多錢，又有上蓋物業補貼，真是巧取豪奪，謀取暴利。政府是最大的股東，卻要我們付出昂貴的交通費。

不單如此，現時香港的車費水平，已經脫離基層市民的負擔能力，很多家庭每月的交通費支出遠遠超過家庭收入的一成。政府最初提供的交通津貼只適用於4個地區。政府於去年12月把交通津貼的適用範圍擴及全港時，卻規定申領者接受家庭入息審查，令部分受惠人士喪失資格。這是很詭異的，這與鼓勵步行、減少道路交通需求不謀而合。這是否一個很大的矛盾呢？現時的交通運輸系統原來是專為中產人士而設，窮人未能負擔，便惟有步行，步行是最環保的。鐵路跟環保沒有關係，所以我便要談談巴士。

政府的政策是完善交通管理、提升道路交通效率、採用環保技術，以及減少道路交通污染。既然如此，便不得不提香港的巴士公司。巴士路線高度重疊，造成交通擠塞，這是人所共知的。此外，混合動力和電動等低排放巴士，仍然無法成為巴士車隊的主力，巴士和道路交通污染，實在有莫大關係。特區政府對整理公共交通工具路線一直虛應了事，道路交通效率和交通污染實在難有改善的空間。

談到這些問題，我們便不難發現，這項議案促請政府制訂低碳交通運輸體系的發展策略，其實是癡人說夢。大家都很清楚實際環境如何。談到環保，便是政治真確，但負責環保的局長，今天並沒有出席會議。我覺得他是不吃人間煙火的，當然，政府也是一樣。大家看看最近政府的情況，我以“甩頭甩骨”這4個字來形容政府。上至特首，下至局長，都是“甩頭甩骨”。他們的任期還有1年才屆滿，真不知道他們如何“捱”下去。我覺得自己很難“捱”下去，但我亦覺得他們更難“捱”下去。

有些事情倒行逆施，還說“快、靚、正”。主席，你也是民選議員。政府建議，分區直選的議席，或快將設立的超級功能界別議席在出缺時，將不能進行補選。政府要“快、靚、正”，在5月17日提出建議，在6月8日便要在這裏進行二讀，這是甚麼政府呢？如果你可以提出意見，你也會按捺不住。主席，他們倒行逆施，有今天的境況，也是咎由自取。多名高官(包括特首)被發現居所有僭建物，他們還可以抵賴嗎？他們應立即把僭建物拆走，立即認錯。他們還說有關構築物好像不是僭建。請他們回家睡覺好了，這是甚麼政府呢？完全喪失管治權威。你無須望我，我將返回正題。

近日鬧得沸沸揚揚的港珠澳大橋一事，也令人質疑特區政府的交通運輸政策。東涌居民朱綺華在公民黨的協助下，就港珠澳大橋工程的環境影響評估報告提出司法覆核——這是我說的，公民黨可以不承認，公民黨敢做但不敢認，都很有問題——這宗官司勝訴有甚麼問題呢？提出司法覆核有甚麼問題呢？如果司法覆核有問題，倒不如質疑整個司法制度。法官判案由我話事，要他怎樣判便怎樣判，倒不如這樣吧，好嗎？假如港珠澳大橋工程能略過環評報告而如期興建，後果其實也很嚴重。

從香港現時交通運輸政策看來，即使全面實施綠色交通、低碳交通，也不見得會造福大眾。政府引入更多混合動力、低排放和電動車，進一步提高汽車首次登記稅，強制全港車輛停車熄匙，也只是治標不治本，根本無法改善交通運輸政策和道路污染的問題。打破大財團對交通運輸的壟斷，才有機會改善香港的交通運輸系統。

九龍巴士(一九三三)有限公司所屬的載通國際控股有限公司是新鴻基地產發展有限公司的附屬公司。新世界第一巴士服務有限公司和城巴有限公司屬於新創建交通服務有限公司。港鐵現時也是地產霸權。中信泰富有限公司擁有東隧和西隧。這些大財團財雄勢大，為所欲為，壓榨我們這些小市民，要我們支付昂貴的交通費。過海隧道費要50元，這是甚麼社會呢？對於何鍾泰議員的議案，我不說贊成或反對，只是有感而發，借機會臭罵政府一頓。我發言完畢。

陳鑑林議員：主席，香港的空氣質素，長期以來都處於“甚高”或“嚴重”的水平，通常都超出警戒線，更遠遠落後於世界衛生組織的安全標準。在眾多國際大城市中，香港空氣質素差，是人所共知的。每次進行城市排名時，空氣質素一項都令香港被扣減不少分數。很多外國朋友都說，在香港很少看到天空。此外，很多國際大財團、行政人員派駐香港，均要求提供額外的健康津貼。不知情的人可能還以為這是“國際笑話”。

其實，香港空氣污染主要是由路面交通污染所致。低碳運輸系統可以減輕溫室氣體排放，亦是發展環保工業的關鍵所在。有人說，香港地少人多，四處都是高樓大廈，污染物難以擴散，而市區交通擠塞，空氣質素差亦在所難免。我們也明白，不能拿香港與歐美的國際大城市作比較。但是，東京的人口密度不亞於香港，東京的空氣質素卻較香港好多倍。曼谷也可以在10年內通過對汽車廢氣排放作出監管，將市區內的污染水平減少一半。可見，人口密度高並不是藉口，只要有

長遠的整體規劃、合理的環境政策及推行綠色交通運輸系統的決心，要改善香港的空氣質素並非沒有可能。這既是為了香港市民的健康着想，也是為了維持香港國際形象的一個重要舉措。

過去數年，香港的環保交通措施顯然不足夠。自2007年4月及2008年4月起，政府分別向環保汽油私家車和環保商用車輛提供首次登記稅優惠。但是，有不少車主表示，雖然有考慮轉用環保車輛，但經計算有關費用後，始終認為轉用環保車輛較普通車輛昂貴。電動車就更不想購買，因為充電的地方並不足夠，因而非常不方便。當然，當局如果真的想推動綠色交通運輸工具的應用，便應該加強應對的配套設施，才可以鼓勵市民響應環保政策。

主席，我知道很多歐洲城市，甚至很多內地城市，在市區亦廣泛設立單車站。市民只要運用他們的“八達通”拍卡一下，便可以在單車站拿取單車踩往目的地，再拍卡一下，便可以把單車鎖在車庫內。這種服務不僅讓市民避開所有塞車的地方，還可以讓他們鍛鍊身體，輕輕鬆鬆地過健康的日常生活。所以，這種服務在這些地方廣受歡迎。香港是否也可以考慮參考這種做法，鼓勵健康生活，也推動綠色交通？我建議在啟德新區內，政府可以考慮這些做法。

有關啟德新區的發展，我們最近亦提出了一個好的建議，就是我們在前天發表名為“啟德新天地、你我齊共建”的計劃建議。我們對啟德新區的環保連接系統，提出了優化建議。

首先，我們支持政府在新區使用環保交通連接系統，尤其是較捷運佔地面積更小，結構更輕盈，系統更簡單，造價、營運、維修都更便宜的單軌鐵路。其實，香港現在才引入環保交通連接系統，已經較其他國家走遲一步。英國倫敦早於1987年便開始使用捷運系統。亞洲城市也有不少成功例子。以東京、台北、首爾為例，該等城市分別於1995年、1996年及2011年興建了捷運系統。馬來西亞的吉隆坡及新加坡的聖淘沙則分別於2003年和2007年開始使用單軌鐵路，連印度的孟買亦在今年開始使用單軌列車。香港作為一個國際大都會，至今還未決定究竟使用捷運系統還是單軌列車，可見當局對環保交通系統的推行力度仍然不足夠。澳門在2014年亦興建環保連接系統。在這方面，政府需要努力追趕。

我們建議把環保交通連接系統伸延至觀塘及土瓜灣，並調整九龍灣段至接近商貿區的走線。這個方案不但可以增加各區交通系統之間的聯繫、為市民及旅客提供方便的交通轉乘服務，增加客流，亦可以

紓緩舊區內交通擠塞的問題、減少新舊區之間的車輛往來，以及有效改善路面交通及新區的空氣質素。

主席，我們提出的另一個創造性建議是，把觀塘啟德大橋建設成為“人車兩用”的大橋，橋下是單軌鐵路，上面是行人區，為市民、遊客提供綠色休憩空間，以及一個欣賞維港景色的觀光區。

我們相信，這項建議可以為香港帶來新的景點，亦為經濟創造新的話題。

主席，我謹此陳辭，支持議案。

劉秀成議員：主席，我和我的業界均十分支持何議員在今天提出的這項議案，很多同事也就多個方面提出了修正案，可見大家也很重視低碳交通運輸體系發展的議題。

局長剛才提到，香港的交通運輸體系擁有很多獲世界各地承認的優勢，而這正是由於香港是一個高密度發展的城市。正因為高密度發展，人與人之間的距離便較為接近。因此，鐵路便成為本港一種相當方便的交通工具，由於被廣泛使用，因此本港能夠支付建造鐵路的高昂成本。

黃毓民議員剛才提到，建造鐵路的附帶條件是要政府提供土地興建上蓋物業。他提出了一個較負面的看法，如果我們倒過頭來，從正面的角度來看，其實這才是真正支持低碳交通運輸體系的做法。現時很多城市也在考慮參考香港的做法，為何這種做法如此重要？因為這種做法可以控制交通費。主席，我們現時的情況可能是有些失控，其實本港的交通費應該較現時為低。全世界的城市也是由政府支持集體運輸的交通費用，但香港卻沒有採用這種做法，因而令香港現時的交通費特別高昂。

我剛才提到城市的高密度發展，就此，何鍾泰議員提出有關結合土地用途規劃和交通設施規劃的建議便十分重要了。現時香港出現的規劃問題，是因為本港的3項條例，亦即《城市規劃條例》(第131章)、《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)及《鐵路條例》(第519章)，使城市及交通網絡之間無法相互協調。

由於政府是按上述各項條例分別進行規劃，故此令道路及其他方面的發展無法作出協調。讓我舉一個簡單的例子。政府在進行城市規

劃時計劃興建多條鐵路或道路，但在建成以後才發現出現噪音問題，結果需要加建很多隔音屏障，這便嚴重影響往後的發展規劃。由於政府在事前沒有作出準備，因此除了需投放較多資源善後外，亦對市容造成影響。我記得上屆政府的廖秀冬局長拆除了很多隔音屏障，出現這種情況的原因，其實就是沒有在整體規劃上作出協調。

提到低碳環保原則，我們應該看看能否在地底興建交通網絡，此舉將可大大減低空氣及噪音污染。我曾接獲一位熱心市民的意見，他說希望香港可以改變一貫的思維，像歐洲國家般以單車代步。我和本會部分議員曾經到訪阿姆斯特丹，當地的行人路和單車徑是建在一起的，這項建議當然很好，亦十分環保，但由於香港有其本身的限制，例如我們有很多斜路等，所以未必能完全實行這項建議。可是，我們亦不會排除對這項建議作出考慮，而在多位議員提出的修正案中亦有提及這項建議。

我認為何議員剛才的發言十分正確，我們不如實際一點，着力發展較單車更為環保的行人網絡，包括行人天橋網絡或地底網絡等。更重要的是，很多行人專用區也有很好的氣氛，因此廣為遊人使用。我實在無法理解，旺角的行人專用區既已測試了二十多年，何以至今仍未發展成一個真正的行人專用區？這些規劃其實可以保障本港能有一個最低碳和環保的交通運輸系統。此外，其實地鐵和巴士路線的安排，全部也應與行人系統互相協調。

主席，不知道你有否留意到，我們前往鐵路站一般需要行走一段頗長的距離，這可使大家更健康。如果連接鐵路站的行人網絡規劃得較好，甚或可以增進經濟效益。現時中環的天橋系統其實是由發展商負責發展的，有關係統使整個中環區……現時所有立法會議員均可使用該系統，因為立法會暫時仍是設於中環區，當立法會遷往添馬艦後，屆時便可能需要走多一點路了。主席，我發現設於添馬艦的那條天橋也只是一般而已。

我們是否需要改善整個行人道路網絡，才可推動低碳環保生活呢？這才是最重要的一點。我希望行人通道不單只有行人，亦可以包含不同的食肆、商鋪、展覽或表演等，一如張宇人議員剛才所提出的建議般，使我們的行人文化更富特色。所以，我是相當贊成他的建議的。如果有機會，我亦希望談談電動車輛和高鐵的好處，為何乘搭高鐵從一個城市中心到達另一個城市中心，會較乘坐飛機為好，以及我們的渡輪系統是否可以作出改善等其他事情。多謝主席。

潘佩璆議員：主席，我們十分贊成發展低碳交通運輸系統，但我認為在政策方面必須照顧勞工的利益。換言之，在發展整個城市的交通運輸系統時，我們應該考慮不同運輸系統從業人員的生計，這絕對不是個別團體的利益問題，而是在發展的過程中，我們應理解不同從業員應有空間適應運輸系統的轉變，這樣社會才會和諧，並得以好好發展。

事實上，在發展鐵路系統時，我們應該考慮實際的利益。如要發展一條鐵路線，我們必需考慮在鐵路建成以後，可以為該地區的人口和就業情況帶來甚麼好處。我們不應該盲目發展一些沒有效益的鐵路項目。發展運輸系統需要有長遠的發展策略。在1999年完成的《第三次整體運輸研究》把香港的運輸系統規劃至2016年，但在之後的發展卻是一片空白，現時已經是2011年了，我們好應該開始商討如何制訂《第四次整體運輸研究》，為未來十多年的運輸系統發展作出規劃。我希望在進行這項研究時，當局能夠為各種交通工具定位，使這些交通工具可互補長短，各自得以健康發展。

提及低碳交通運輸系統，香港在這方面的歷史其實十分悠久，已有超過100年的歷史。主席，我要說的就是香港電車。自1904年開始，電車便在香港的土地上行駛，而我們目前擁有的電車系統，是世界上獨一無二的電車系統，因為它是唯一仍具實用性，以及全車隊均採用雙層設計的有軌電車系統。其古典的深綠色設計，以及不太刺耳的叮叮聲早已成為香港城市的標誌，可說是一種活文物。

不談外觀，事實上電車的實用性亦相當高，每月均有超過600萬人次乘搭。工聯會在早前進行的調查發現，大約有一成的乘客以電車為主要的交通工具，其中35%以它作為接駁交通工具，三分之二的乘客在下班和非繁忙時間乘搭電車。至於使用的原因，有四成人認為車費便宜，有兩成半人認為上落方便。由此可見，電車在港島區的民眾心目中，是實實在在可以利用的公共交通工具，但正如任何老舊事物均追不上時代轉變一樣，電車系統現時亦已落伍，它需要新的技術和措施來更新。

讓我提出其中兩點來說明。第一，電車公司可把電車的牽引系統由直流電改為交流電。據我瞭解，單是這項改動已可令電車節省30%的電能。如果在北角和銅鑼灣增設兩個掉頭處，這將可大大加密在繁忙地段的電車班次。還有很多其他措施均可改善電車的安全性、舒適程度、物料損耗的情況，甚至減少其對附近居民的輕微滋擾。在這情況下，電車公司便需要資本來進行改善，因此他們於去年提出要大幅

增加票價。工聯會反對電車公司大幅加價，而政府亦從善如流，削減其加幅，我們對此表示讚賞。

另一方面，我們認為政府應該提供資助，協助電車公司盡快完成改善工程，藉以吸引更多乘客，同時亦可改善電能效益。這種做法不單令電車具有實用性的價值，亦有保育的功能。我剛才提到，電車是擁有百年歷史的香港標誌，它已是香港文物的一部分，我們十分希望電車系統能一直保持長青。

至於鼓勵市民使用鐵路方面，最實際的方法莫過於提供優惠。香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)在部分地區設立優惠站，這些優惠站大多設於商場內，市民只需在該機器上拍卡，並在指定港鐵站入閘，便可節省1至2元。這些優惠站深受歡迎，很多市民均希望港鐵公司可在他們的地區設置優惠站，但問題是現時這些優惠站的數目太少了，港島區只有5個，九龍區只有9個，新界區亦只有12個。我們曾向港鐵公司提出有關要求，但港鐵公司在這方面的態度可說是相當死板的。

港鐵公司基於一些無法變通的原則，而拒絕在多個地區設立優惠站，該等原則包括優惠站必須於港鐵站的步行距離之內；第二，擬設優惠站的地區亦需沒有其他優惠，例如轉乘優惠。然而，我們知道其實有很多地區，只要港鐵公司願意設立優惠站，他們應可爭取更多乘客。但是，港鐵公司對於我們提出的理據一直充耳不聞，我們對此感到相當失望。因此，我們希望港鐵公司能夠採取更為靈活的態度，既為自己增加客源，同時亦方便地區的老百姓，放寬設立優惠站的條件，做到真真正正的利己便民。

我謹此陳辭。

陳偉業議員：主席，談到排煙與否，我覺得政府當局是精神分裂的。在衛生方面，我們的周一嶽局長不管會否導致市民失業、民怨沸騰或四處有人賣私煙，他誓死也要禁煙，弄致“雞毛鴨血”。為了自己的聲譽、榮譽、獲取國際獎項，卻令香港小市民苦不堪言，這便是一些香港高官的醜陋嘴臉。然而，在環境方面，政府卻不見得這麼英勇，政府只會不斷縱容，讓交通運輸工具放肆，不斷排出煙氣、毒氣，令香港，尤其市中心的空氣污染極為嚴重，變成香港醜陋的一面。很多國際大公司把總部遷出香港均與空氣污染有關，但卻不見政府積極作出應對。當然，政府過去亦做過少許工作，例如改用天然氣，雖然有關排放相對較低，但也會構成一定的污染。

其實，低碳甚至無碳交通並非無法實現，但要有誠意、策略、遠見和魄力，只有今天出席會議這兩個政策局是不夠的，“吊吊掬”司長唐英年也應該在席，因為他負責統籌全部工作。日後有興趣參選特首的人便要面對這項挑戰，因為要實現低碳甚至無碳交通，會涉及很多層次，其中包括城市規劃。我們早前赴美國，不論是紐約或波士頓，人家的城市規劃已開始作出改變，盡量把商業中心與住宅區結合，一幢商業大廈的旁邊建有數幢住宅大廈，附近還有一所學校。在美國紐約這地價高昂的地方，人家也是這樣推動，以減少市民交通往來的需要。香港卻不然，我們依舊分開新市鎮和商業中心。在1990年代曾提出次都會區的建議，希望在葵涌、沙田等新界地區增設次都會區，令人流可以減少。可是，迄今這方面仍然進展緩慢。

第二個問題關乎其他替代交通工具。其實，天水圍、沙田、大埔、屯門等地區極適合以單車作為替代交通工具，因為地勢較平坦，山路少。中環、灣仔區則較困難，荃灣也有困難，因為這些地區山路多，踏單車會較困難。在香港有很多新市鎮和地區，能以單車作為日常交通工具，包括踏單車到港鐵站轉乘港鐵，或前往超級市場等。然而，泊車的地方不夠，單車徑又如“斷榘禾蟲”般，這些問題已說了十多年，現時才開始逐步做、逐步連接，但有很多路段仍未連接，以致陷阱重重，有時要把單車駛上行人路，如果遇上交通燈而不下車推車，又會被警察檢控。我經常收到市民投訴，這些檢控令他們甚為苦惱。

第三是交通工具的選擇。我相信環境局副局長已聽到我罵過多次了，邱騰華也聽到生厭了，並已開始感到不耐煩，每當我向他提起電動車的問題，他便開始光火，認為我又再重提一些老問題，已談了十多二十年了。1990年代，香港電燈有限公司已在南丫島試用電動車，已試了十多年。政府被我們罵得多，今年好像開始醒覺了，已訂購了百多二百輛電動車，開始嘗試。然而，這要有全面規劃，以電動車為例，在開始時必然會有些困難和問題，但如果能擴大市場供求，應可令電動車供應商增加供應，這會有助改善空氣質素，而充電系統及其他服務亦要配合。

主席，另一個問題則關乎道路設計和環境。多年前，首爾把市中心的交通要道還原為河流，這其實是很重要的，不能每每把經濟發展凌駕於環境及市民的健康之上。昨天荃灣區議會才剛爭論這個問題，西鐵荃灣站的上蓋又擬建“屏風樓”，區議會卻竟然支持通過，這反映地方人士要經濟而不顧市民的健康。

同樣，要推行低碳運輸，也要空氣流通，空氣中的碳含量才會降低，如果繼續興建“屏風樓”，廢氣全部聚集在路的兩旁，則仍然會毒害市民。所以，低碳運輸要涉及城市規劃、交通工具的選取、其他替代交通工具，以及空氣流通、環境設施等問題。

故此，主席，要做到這一點，我相信再多討論10年，仍會原地踏步，對嗎？因為香港政府永遠為着經濟發展而不顧市民的死活，就正如為了平穩、穩定，而剝削市民的民主權利一樣。所以，香港一天沒有普選，低碳運輸仍是一個遙不可及的夢想，就正如民主仍是一個遙不可及的夢想一樣。

王國興議員：主席，就低碳交通運輸體系的發展策略，我想利用以下時間表達3方面的意見，希望政府能加以考慮。

第一方面是關於石油氣專用加氣站的問題。政府鼓勵小巴、的士用石油氣，減少碳排放。在業界，工會其實很響應政府的呼籲，可是，政府為小巴及的士提供的專用石油氣加氣站卻十分不足。

主席，我舉出一些數字，你便會明白專用石油氣加氣站不足的情況。香港島有11個氣站，其中只有3個是專用石油氣加氣站；九龍市區有12個，其中只有4個是專用石油氣加氣站；新界東有13個，其中只有兩個是專用石油氣加氣站；新界西有25個，其中只有3個是專用石油氣加氣站。即是說，全港、九、新界共有61個氣站，其中只有12個是專用石油氣加氣站。所謂專用氣站，即專供的士、小巴加氣的氣站，氣價較為便宜一點。業界為何要到這些氣站加氣呢？原因是想減輕成本，同時不想加重消費者的負擔。

然而，很可惜，政府一直以來也不肯增加專用石油氣加氣站，令無論司機或業界，均感到非常困難。尤其在港島，在每天的這個時段，輪候加氣的車輛令灣仔馬師道大排長龍，造成交通不便。為何政府不肯增加多些專用氣站呢？我希望政府作出回應。

再者，在洪水橋及古洞等新發展區，政府亦沒有計劃在區內設立專用石油氣加氣站，我希望政府可以積極考慮，這是問題的其中一方面。

問題的另一方面，也是職業司機及業界批評政府的一點，是這些專用石油氣加氣站為何不可以免地價呢？如果政府撥作專用石油氣

加氣站的土地可以免地價，大家便不用“捱貴氣”。氣價中有很大部分是用來應付地價的。根據《經濟日報》今年4月27日的報道，在2011年(即今年)，氣站的中標價介乎2億元至3億元，使用期為21年，資料來自地政總署。如果引申至每公升石油氣，地價佔了1.33元，而這些氣站今年的地價已較2005年上升了30%。因此，我們看到，除了國際油價、氣價波動令我們加重負擔之外，政府落標以收回地價，其實亦加重業界和消費者的負擔。

所以，我想藉此機會促請政府研究及考慮豁免專用石油氣加氣站的地價，如果當局這樣做，便功德無量了，亦考驗到政府是否真正鼓勵大家推行低碳運輸的發展策略。這是我今天要談的問題的第一部分。

第二部分，我想談談葉偉明議員在其修正案中提出的全港性單車徑網絡發展策略。就此，我歡迎政府把貫通新界東及新界西全長112公里的單車徑……雖然現已開始進行研究，不過也要到2015年才能開展工程，到2019年才會竣工，但也延遲了6年，可否再加快施工的速度呢？

此外，我想藉着今天的機會向政府提出，香港島的環島風景非常優美，可否設立環島單車徑及環島步行徑呢？政府應否認真考慮一下呢？

再者，大嶼山亦有秀麗的風景，應否在大嶼山設立環島單車徑及供遊人使用的步行徑呢？政府是否也應認真考慮這個發展策略，不應只是見步行步，以為現時發展這條貫通新界東部和西部的112公里單車徑便算是功德圓滿呢？

最後，第三部分，我想再補充一下，潘佩璆議員剛才的發言提及港島的電車問題。電車因經營成本增加而不得不可加價，政府提出反對，我也是支持的。不過，長遠而言，政府是否應考慮讓電車擴大經營網絡，例如可否研究讓電車行走於港島北岸新鋪設的路面呢？可否考慮讓電車在西灣河鯉景灣一帶擴大經營呢？如果能考慮讓電車行駛至柴灣、小西灣，那便更好了，希望政府會考慮這數項建議。

梁國雄議員：主席，我聽罷王國興議員的發言，感到非常可笑。其實，使用氣體作為公共交通工具的燃料或推動力是對的，但老實說，當天興建加氣站，本身便是官商勾結的結果。因為中資企業希望在香港開

拓市場，便利用這個機會，向政府要求低價土地，然後售賣石油氣。在售賣方面，原來已簽訂了石油氣的售賣量，所以便出現了所謂的“氣槍事件”，即是它只售賣這分量的石油氣，所以便不開設那麼多氣槍。如果要使用便宜的石油氣，便要排隊。這本身便是官商勾結，是共產黨的國有企業成為私營企業後，控制香港特區政府的官員而做的事。工聯會在這裏爭拗甚麼？可能該企業也有捐款給工聯會，為甚麼工聯會還在責罵公務員？不要這樣吧，“老兄”，全香港人也是知道的。

第二，葉偉明議員是工人階級，他提議興建單車徑，他是否“有病”？知其然而不知其所以然，只見樹木不見森林。荷蘭人的最高工時是多少，“老兄”？他們當然能踏單車，因為有空閒時間。我們的勞動者工作如此辛勞，而單車這麼昂貴，所以他在說甚麼？這樣仿效人家的做法是東施效顰。最低工資訂於28元，他們也接受，表示如訂於33元，便會後果嚴重。“老兄”，不要這樣吧；工聯會，不要在這裏丟臉吧。

提到無軌電車，主席，你也知道，無軌電車是甚麼呢？無軌電車便是反商業邏輯而行的事，曾經在社會主義國家或一些社會民主主義國家使用：“不好意思，地面要讓我們佔用，要以無軌電車代替汽車。”這樣在香港可行嗎？香港不是這樣的，香港是假低碳交通運輸體系之名，行使港鐵霸權之實。它興建鐵路，當然有疏導交通的效應，否則，政府一早便倒台，如果做不到，暴動也有可能發生。但是，鐵路是以商業原則來運作，是地產項目，那怎樣做呢？做甚麼呢？你以為現在純粹是談低碳交通運輸體系嗎？如果是，便不會出現劉秀成議員所說的3套法律，即是說，現在壟斷巴士行業的人要賺錢，壟斷綠色小巴的人也要賺錢，私家車的車主也要駕車，我們只有很少路面。我說過、社會民主連線也說過多次，只有一個方法，便是把公共交通運輸系統，包括橋梁、隧道及鐵路收歸公有，然後才能產生一個規模效應、發揮槓桿的原理，令他們屈服。但是，香港不是這樣做，而是把系統分割至條條塊塊，只是中信泰富便已要了我們的命。

主席，我不知道榮智健有否捐錢給民建聯。他持有兩條隧道，一條東隧、一條西隧，說東隧多人使用要加價，西隧沒有人使用也要加價，紅隧卻是最便宜，這是一個甚麼政府？它是不敢找榮智健麻煩，對嗎？它用甚麼邏輯？但它又時常說我們反對派沒有邏輯。任何一個政府都不可以這樣做，對嗎？現在談及低碳交通運輸，如果提出這項議案及修正案的人不贊成在一個彈丸之地，人口密度如此高、使用集體運輸效能如此高的地區，實行公有制，以調解這個問題，那便浪費氣力了。

我看到那羣政府官員也感到噁心，一位局長乘搭一輛車，他們不能乘搭巴士嗎？在中區政府合署(下稱“CGO”)設巴士站，官員便可乘搭shuttle bus到立法會，以酒店式運作，不過，酒店是為了商業問題省錢，招徠顧客。那天討論預算案，官員恐怕有斡旋問題，便乘搭“龜車”，全部好像背着龜殼一樣走進來，他們不是為了環保，而是害怕遭人擲東西。政府在說甚麼？潘潔副局長，妳當天有沒有乘搭巴士？為何不用shuttle bus？妳有否提倡過？在CGO周圍也泊滿車輛，你們是甚麼人，為何不乘搭shuttle bus？局長、副局長，加上政治助理，還有常任秘書長及官員，乘搭shuttle bus由中區政府合署到立法會，或步行到立法會吧。你不用害怕遭人擲東西，因為根本沒有人認識你，知道嗎？當然，因為僭建問題而有人認識的那幾位除外。

主席，特首自己僭建卻不承認，他只要召開一個會議，說“你們這麼多人，誰人有僭建？交名單給我。”但他不肯這樣做。“阿松”當年便是因為人家指他買了車，涉及退稅問題而要下台。今天的情況是，特首因為自己有僭建，便不敢叫“3司12局”檢查自己有否僭建物。

有記者訪問我，為何這麼多僭建物？我回答說，政府便是僭建物。沒有普選，它不是僭建物又是甚麼？僭建物政府自然時常僭建。主席，你僭建的機會較少，因為你是經選舉進來立法會的，由數萬人選舉出來。現在林瑞麟還在搞(計時器響起).....其實不用這樣。這些事無謂說了，說了也費氣力。

梁美芬議員：主席，何鍾泰議員今天動議的原議案共載有8項建議。不過，我只會集中就第(三)項和第(八)項建議發表意見。

我覺得這8項建議可謂包羅萬有，但如果要逐一討論，恐怕會沒完沒了。就第(三)項和第(八)項建議(梁國雄議員剛才也提及單車徑的問題)，我覺得原議案的第(八)項建議，以及數位同事的修正案，均希望當局制訂長遠的單車政策。我認為這方向是值得支持的。

雖然購買單車需要花錢，而單車的價格亦昂貴，但我知道.....有些年輕的學生居住在元朗，我最近相約他們早上9時在荃灣集合。他們早上7時半在元朗乘搭巴士，但沿途一直塞車，經過一個半小時也未能到達荃灣。我後來建議他們乘搭西鐵線前來荃灣，因為路程較直接。不過，他們由住所前往西鐵線車站，需時20分鐘。如果當局能在偏遠地區的西鐵線車站內設置停泊單車的設施，那麼居住在偏遠地區(如元朗)的市民便可踏單車到西鐵線車站，轉乘西鐵線前往荃灣，這

樣會較為便捷。我的學生亦向我表示，如果有類似的設施，讓他們可以把單車停泊在西鐵線車站，那麼他們便能乘搭西鐵線直接前往荃灣(西)。

在單車設施的問題上，我認為我們不能推說設置太長的單車徑不切實際，或推搪香港並不適合設置太長的單車徑。以剛才提及的情況為例，單車其實是一種接駁工具。我覺得在香港，特別是元朗和大嶼山等偏遠地區，單車停泊設施肯定會深受市民歡迎。市民亦希望我能提出這項建議。此其一。

第二，是交通接駁問題。很多居住在市區的市民同樣希望當局設置單車徑。我曾前往西九文化區，看到該處的單車徑。不過，該條單車徑現時發展得不算是太好。當然，社會上亦有單車迷希望政府能闢出單車徑，讓他們踏單車。不過，我未必會贊成這樣做，因為我認為是否適合在市區闢出長途單車徑，讓市民以單車代步，需要作詳細考慮。然而，在整個西九文化區中，當局可以另闢單車徑作“環島遊”之用，因為有部分單車徑已接通海濱步行區。政府可以考慮在適合的地方劃出單車徑，但千萬不能與行人道合併，因為此舉會適得其反。

此外，在去年10月，西九新動力的多位區議員與曾德成局長會面，特別提及西九文化區雖然作為牽頭工程項目，但對舊區市民來說，始終有種隔膜。我先不談娛樂方面的情況，而會先談交通暢達性問題。

由於南昌、深水埗和鴨寮街等地方與西九文化區真的相距甚遠，因此我希望能內區為年輕人或長者闢出一條大道。我們一直以來建議興建一條畢直的或微彎的林蔭大道。我們曾具體地提出，可否興建一條大道連接附近的柯士甸站，讓市民能步行至西九文化區呢？雖然我們提出設立“林蔭大道”的建議，但我們希望該條大道即使不是滿布“林蔭”，最低限度也要有綠化的元素，讓長者可以隨時步行晨運1小時至西九文化區，感到開心滿意。

我們亦正在研究能否在柯士甸站以外的地方，即在較遠的深水埗內區，設立一條連接西九文化區的大道。我們正進行這項工作。我希望當局可以認真考慮此項建議，以配合我們所要求的海濱規劃、西九文化區，以及附近的交通網絡。我很希望步行大道可以落實。

對於這條步行大道應有多少段單車徑，以及哪部分應劃為單車徑，我會留待負責規劃的同事考慮。我雖然提出了設立單車徑的願

望，但我亦希望政府考慮行人安全，因為如果不將行人路和單車徑分開的話，那麼不設置步行大道也罷。此外，政府應投放資源，完善新界偏遠地區的交通設施。特別是，在鼓勵以單車代步一事上，我覺得政府應認真考慮。

此外，對於何鍾泰議員在原議案提出的第(三)項建議，即有關鐵路沿線車站轉乘問題的建議，我想在此作數點補充。

擬建的沙田至中環線及觀塘線延線，特別是後者，有很多重點鐵路站。舉例而言，黃埔站的4個出入口不會連接附近商場，因此行人要在地面行走。我認為在政策上應把該鐵路站的出入口與商場接通，並以方便行人和疏導路面交通作為考慮。所以，我十分希望政府可敦促香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)和商場的發展商。再者，港鐵公司和商場的發展商亦向我們清楚表示，需要得到路政署在政策上作出配合。我希望3方面皆能幹實事，因為該區不是小區，而如果連如此大型的車站的出入口也不接通商場的話，真的很傻，是會被人嘲笑的。

主席，我十分支持何鍾泰議員的原議案。我謹此陳辭。

林健鋒議員：主席，在剛過去的星期日，中環的路邊空氣監測站錄得192的甚高水平，旺角的也達到189。香港的空氣污染問題，我們近日已經重複討論，希望兩位局長在聽畢今天的辯論後，可以盡快落實改善計劃。

一直以來，政府確立以鐵路為骨幹的運輸策略。完善的鐵路系統，配合巴士、小巴及的士等路面運輸工具，的確可以發揮更大的營運效益，減少路線資源重疊，等於減少碳排放。

不過，如果公共交通工具因為環保而增加營運成本，然後轉嫁乘客，我相信這是大家皆不想看到的情況。因此，對於政府接納了經濟動力的建議，現正籌備試驗為歐盟II期和歐盟III期巴士加裝選擇性催化還原器，並且在試驗成功後，將全數資助巴士公司進行全面加裝工程，經濟動力是十分支持的。

我們看到，外國經驗已經證明選擇性催化還原器是可以將歐盟II期和歐盟III期的氮氧化物排放量，降低至歐盟IV期和歐盟V期的水平，而歐盟VI期車輛亦採用相關技術。我相信更有力的論證將會是香

港本身的實地測試結果。主席，我想強調，不論是一氧化氮、二氧化氮，還是氮氧化物，只要是廢氣及污染物，便應該減至最低。

主席，我亦留意到有意見認為應該全面淘汰歐盟III期及之前型號的巴士。不過，我認為這未必符合成本效益，因為歐盟II期和歐盟III期的巴士在香港合共有三千多輛，加裝選擇性催化還原器大約只需要5億元，但更換全新巴士則要超過90億元。同時亦要把3 000輛現有巴士變成廢物，我相信這與環保的原則是背道而馳的。

反而，我關注到路面上仍然有約1 300輛歐盟前期和歐盟I期的巴士，按照政府的資料，要到2015年才可全部退役。由於這些舊巴士基本上加裝甚麼設備也沒有大幫助，所以我認為政府應該加快淘汰這些舊巴士。

相近的問題雖然亦見於歐盟前期和歐盟I期柴油商業車輛，但在已經結束的歐盟前期及歐盟I期柴油商業車輛換車資助計劃中，我們看到其成效是普通的。我相信主要是因為歐盟IV期車輛在初推出時存在一些技術問題，加上金融海嘯等因素，才會出現這樣的結果，而不是因為車主不理會環保問題。因此，我認為當局應考慮重新推出和優化這項計劃。

提到環保車輛，當然要提混合動力車和電動車。我記得施政報告亦提到會購置6輛混合動力巴士，但到目前仍然沒有消息，希望計劃不會是胎死腹中。至於電動車，政府上星期建議把新登記環保私家車的首次登記稅寬減調高至45%或上限75,000元。此舉雖然對市民購買電動車有一定吸引力，但政府應該大量增加充電設施，令已購買電動車的市民可以易於為車輛充電，不會出現有車沒有電，以致出現車輛無法行駛的情況。

關於設立公共交通收費穩定基金以紓緩交通費加價的壓力，我認為需要小心研究，例如設立基金是否善用公帑的做法呢？交通津貼計劃有否可以理順的地方呢？如果設立基金，會否令公共交通機構減少提供優惠措施，變相用公帑補貼它們呢？還有很多問題，我認為要仔細考慮，以免錯用公帑的。

至於電子道路收費，政府在2001年發表有關電子道路收費的研究報告，其結論是不需要推行。有關港島區和九龍區的行車速度，當年報告預測2011年的數字，與2010年最高的實際數字比較(因為當時未有2011年全年數字)，我們可以見到九龍區的行車速度在預期之內，

但港島區便略差。不過，以中環為例，中環灣仔繞道仍在興建中，現在根本沒有替代道路，如果推行電子道路收費，對駕駛者是不公平的。

此外，報告更明確指出，如果基於環保理由而推行電子道路收費，則只可為一些收費地區帶來有限度的環保效益，因為車輛會因收費措施而分流至毗鄰地區，使毗鄰地區的環境情況變差。因此，我認為是否推行電子道路收費，是需要作出詳細諮詢的。

主席，我謹此陳辭。

陳健波議員：主席，環保署委託的顧問研究顯示，香港的溫室氣體排放量在1990年為3 530萬公噸，並於2008年增加至4 200萬公噸，而香港的人均溫室氣體排放量大概6公噸。為了減低溫室效應對氣候的影響，本港有必要推廣低碳的生活模式。

運輸業作為第二大的排放源頭，只要看看今天原議案及各項修正案提出眾多的建議，便會知道交通運輸體系實在有很多減排的空間。事實上，立法會環境事務委員會已經多番討論有關的問題，亦正跟政府討論有關氣候變化的策略及行動綱領的工作情況，而我今天只想集中討論數個問題。

首先，我想說一說巴士重組路線的問題。本港巴士路線相當發達，市民想到甚麼地方也差不多有巴士可以直達，但隨着社區的發展及有更多鐵路路線投入服務，便凸顯出路線重疊的問題。從低碳交通運輸的角度來看，路線重疊無疑是加劇了不必要的溫室氣體排放。

事實上，相信大家也很清楚，在每天上班和下班時間，香港主要的繁忙的交通走廊，例如英皇道及彌敦道，均塞滿了巴士，而政府資料顯示巴士佔交通流量高達四成，但並非每一輛巴士也坐滿乘客。近日有傳媒到主要的幹線作實地觀察，發現在繁忙時間中，部分路線的雙層巴士只有8至50人，除了不合乎經濟效益外，更造成路面污染及交通擠塞的問題。但是，每當巴士公司和區議會磋商要取消一些載客量不足的巴士路線，便會遇到很大的阻力。

根據政府資料顯示，在2007年至2009年間，政府曾經建議取消24條巴士路線和減低另外81條路線的服務水平，但當中59項建議受到有關區議會的反對。值得大家關注的是，其中15個遭到反對的個案，其巴士路線是與鐵路重疊，27個個案的路線行走繁忙走廊，26個個案的

路線為長途路線。此外，根據九巴的資料顯示，九巴在2010年提出16項重組巴士計劃，建議能節省19輛巴士，但最終落實的計劃只有9項，節省巴士數目僅為9輛。

相信大家也同意，區議會反對巴士重組路線一定有其理由，而區議員為爭取社區權益，也是合情合理的事。但是，區議員在爭取社區權益與香港市民利益之間一定要有一個平衡，在保障市民享有合適的交通服務的同時，亦應同意重組一些重疊或有替代服務的巴士路線。重組路線後，市民可能要多走幾步，但為了地球的健康，以及為下一代着想，只要我們能夠清晰向市民解釋，相信大家均會接受。

順帶一提，截止去年年初，本港巴士公司仍有三百七十多輛歐盟前期巴士及一千三百多輛歐盟I期的巴士，這些均是溫室氣體排放量極大的巴士，政府應盡快協助巴士公司取締這些過時的巴士。此外，亦有2 600輛歐盟II期巴士及1 257輛歐盟III期巴士在路上行走。政府指出，正研究為歐盟II期及III期巴士加裝選擇性催化還原器，假如試驗成功，政府會全數資助巴士公司，為歐盟II期和III期巴士加裝這些選擇性催化還原器。無論如何，我很希望政府能夠盡快把高排放量的巴士更換或改裝，盡早減低溫室氣體的排放。

另一項我想說的是更換舊款柴油商業車的問題。政府在2007年4月推出為期3年的一筆過資助計劃，動用32億元鼓勵車主盡早更換歐盟前期和歐盟I期柴油商業車輛，結果計劃“虎頭蛇尾”，最終只用了6億元；而去年計劃終止時，街上仍然有三萬六千多輛歐盟前期和I期柴油商業車行走。政府去年再推出更換歐盟II期柴油商業車的計劃，今次資助額只有五億四千多萬元。

我一直十分支持更換歐盟柴油商業車的計劃，並多次要求政府優化更換歐盟前期和I期柴油車的計劃，例如增加優惠的金額，或容許報廢車輛可以獲得資助，目標就是要減少污染及溫室氣體排放量極高的舊款柴油車在路上行走，但政府一直堅決拒絕，而且於去年如期結束前期和I期的更換計劃，實在令人非常失望。

政府的意思其實也很清楚，是希望歐盟前期和I期柴油商業車輛自然淘汰，以免被社會批評為亂用納稅人的金錢。但是，事實上，這些溫室氣體排放量高的舊款柴油車，留在路面多一天，便多一天排放污染及溫室氣體，對環境至為不利。所以，即使車主只想出售舊車而不想換車，亦應容許他們以報廢車輛的方式換取資助，以免這些舊車流入二手市場，繼續遺禍人間。政府雖然對我這項建議不予理會，但我

會堅持和不斷要求政府認真考慮，政府一天不處理這事情，我也不會放棄繼續在立法會表達我的意願。我希望政府認真考慮，重新啟動更換舊款柴油車的計劃。

主席，我謹此陳辭。

主席：是否有其他議員想發言？

李永達議員：主席，我只想提出很簡短的意見。我想集中談談公共交通服務的問題。剛才，多位同事較多談及比較先進的歐盟不同級數的巴士，但我不想談這方面，而是想談談整體巴士路線合理化的問題，我相信局長、副局長也會高興。

在交通事務委員會某次會議上，運輸署官員說會不時檢討各區巴士路線的使用情況。在巴士路線的發展計劃中，有部分巴士線是較少市民使用的，即使在繁忙時間，座位也可能只有一半有乘客。我說的繁忙時間是早上7時至9時，但這些巴士路線也是不會滿座的。

我知道運輸署很為難，所以我不會批評他們。為甚麼？原因是要改善巴士路線或cut路線，區議員一定會反對，敝黨有些區議員也會反對。在參與立法會交通事務委員會某次會議時，我提出了一項意見，便是建議對所有區議會採用相同準則，如果某些巴士路線在繁忙時間的載客量低於某個百分比，即載客量不及一半，可能只有10%——非繁忙時間的情況更不用說——便要予以檢討。

然而，運輸署副署長說他會逐區檢討，我於是祝他好運，因為這是辦不到的，所有政黨、區議員也會問，為何要先檢討他們那一區呢？因此，我說我最讚賞梁卓偉，因為他甚麼也不說，只說18區也要檢討。原則上，這是沒有反對理由的，而我也跟副署長說，這樣做對政黨也有好處。例如，如果運輸署告訴李永達會先檢討北區，黃成智議員便會埋怨為何要先改善北區的巴士路線，為何要cut該區的巴士路線？他一定會拉橫額反對。如果署方的答覆是社會有相同標準，只要載客量低於某個百分比便要檢討，無分港九及新界，我曾經說過我是會支持的。

可是，副署長又害怕，他告訴我他沒有能力這樣做。我跟他說，立法會就這個問題已討論了數次，我也覺得他是在花力氣，因為如果

真的是逐區檢討，例如先檢討北區，北區區議員是一定會反對的。我於是向他建議，不如清楚地向局長解釋，如果真的要將巴士路線理順——這個詞語用得太多了，不要逐區檢討，而是要整體檢討，這樣便不會有區議會說為何要針對他們了。這是第一點。

第二，我想談談局長已跟我討論過的巴士路線問題。駛進中環及金鐘的巴士路線是不可以增加的，除非取消某些路線，這即是一個零和遊戲，但我並不同意。我覺得乘搭巴士及港鐵的市民有很大犧牲，我一直覺得如果要限制，便應該限制私家車。

對於我這項意見，民主黨的同事也並非全部贊成。我喜歡北京在舉辦奧運時曾做過的那項實驗，便是限制單、雙日行車。我看見局長在笑。我是喜歡這種做法，香港是可以仿效的。現時，當局不敢採用電子道路收費，因為缺乏 *alternative route*，即沒有其他道路讓車輛行駛。在繁忙時間、繁忙地區，每天其實只有約兩小時是有事故發生的，我要求限制的也就是兩小時，並非要經常限制。

然而，運輸及房屋局局長鄭汝樺及環境局局長也不很願意推行這措施，他們可能覺得實施新政策一定會被市民責罵，但我卻覺得不然。例如，當局可以嘗試在暑假或暑假後的數個月，規定每個月的第一個周一只准許單數車牌的私家車駛進中環、灣仔及尖沙咀，第一個周二則只准許雙數車牌的私家車那樣做。由於要公道，所以便分兩天進行。私家車車主每個月有1天不能在繁忙時間駛進這些地方，限時只是兩小時，我覺得犧牲兩小時也不會是很離譜的。

主席，為何我有這項建議呢？北京在舉辦奧運時嘗試過這樣做，而且並非只試行1天，而是推行了多個星期。雖然有些人說因為北京權力大，所以當地市民不敢反抗，但如果是支持環保、支持交通路線暢順，我覺得有時候也應該要犧牲一下。所以，我規定自己不可以每天駕車到中環，每星期只可駕車1至兩次。如果駕駛私家車的人每個月有1天不可以駕車進入中環、灣仔、尖沙咀、銅鑼灣，這種犧牲是否很離譜呢？我覺得不是；行政上是否辦不到呢？又不是，因為單、雙數車牌是很容易分辨的。有人說現時有些車牌是自訂的，用了A、B、C、D、E等，我們可以把A當作是單數，B當作是雙數。對於行政上如何處理，我覺得無需爭拗，反而是政府有否決心這樣想。

如果試驗成功，其實便可以在繁忙時間、繁忙地點推行，既不用增加汽車首次登記稅，亦無需使用電子道路收費，便可以處理那段時間內的問題。主席，不要忘記，港島、新界並非任何時間也出現交通

擠塞的情況，尤其是新界，大多數時間的交通也不擠塞。至於市區，假設我在10時45分駕車往中環，交通也不擠塞。兩位局長為何不考慮這些，反而時刻也只想着其他很費神、但卻沒有甚麼效益的措施呢？

多謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

主席：何鍾泰議員，你現在可以就5項修正案發言。

何鍾泰議員：我提出今天這項議案辯論，主要是促請政府正視交通運輸造成本港溫室氣體排放的問題，希望當局可以制訂一些低碳交通運輸體系的發展策略。與此同時，我亦希望透過今天這項議案辯論，引起社會人士對這項議題的關注。

今天有十多位同事提出了寶貴意見，亦有5位同事提出了修正案。此外，我也很感謝政府當局委派兩位局長作出回應。

就修正案而言，其實大致上均同意我所提出的建議。我看到提出修正案的同事並沒有刪除我議案中的建議，他們更提出了很多我也支持的看法。例如，甘乃威議員強烈支持興建單車徑、提供泊車轉乘優惠、發展行人專用區、推動使用電動車，以及更換高排放的專營巴士；張宇人議員建議淘汰歐盟II期的商用柴油車，這些均符合我原議案中的建議。葉偉明議員建議平衡公共運輸工具的可持續發展，這其實也是我原議案的一個重點。雖然我沒有清楚說出可持續發展的原則，但議案辯論的內容其實有涉及這個方向和理念。陳克勤議員特別加入了“考慮設立公共交通收費穩定基金”，而他提出的其他建議，都是支持我原議案的建議的。

至於余若薇議員，她大致上支持我所提出的建議，但卻在修正案加入了“於2015年前盡快淘汰歐盟三期及之前型號的舊巴士”，即落實使用零排放的巴士，淘汰舊巴士，以減少所謂的roadside pollution，即路邊污染。大家其實都希望看到我們採用零排放的雙層巴士和專營

巴士。此外，她還加上要“盡快研究引進‘電子道路收費系統’或‘擠塞費’”。

我想就此談談我的意見。過去十年八年，政府其實已經花了近2億元研究ERP(電子道路收費)，大家都覺得我們無需各方面都仿效新加坡或其他地方。況且，不是很多地方有採用ERP，因為一定要有替代道路才可實行這項計劃，減少駛入市中心的車輛數目，從而減少市中心的交通擠塞。

對於以上數位議員在他們的修正案中所提的建議，我都是支持的。至於余若薇議員的修正案，如果要在2015年更換所有歐盟III期及之前那些污染性較高的巴士，政府事實上需要投放相當多資源，可能高達九十多億元，是否有此需要呢？要達到這個目標，要花納稅人的錢。此外，關於電子道路收費系統，由於我們沒有替代道路，而且以往也研究了3次，我們在現階段無需再一次投放資源進行這方面的研究。

所以，除了余若薇議員的修正案外，其他4位同事的修正案我都支持。多謝主席。

運輸及房屋局局長：主席，多謝多位議員就“制訂低碳交通運輸體系的發展策略”提出意見。我會歸納議員提出的意見，從數個有關運輸政策的方向作回應。

有數位議員認為應該妥善融合運輸及城市規劃，我同意這看法。運輸與城市的融合規劃是我們一直的政策，尤其體現於鐵路沿線的土地規劃。我們一般以鐵路站作為核心，把會產生大量交通需求的設施或發展項目，盡量規劃於鐵路站可步行或短途接駁的範圍，以鐵路來滿足交通需求，減少道路交通。

以將軍澳新市鎮為例，我們早於上世紀90年代初期便為將軍澳新市鎮設計了一條鐵路線(即現時的將軍澳線)，貫通整個新市鎮，接通觀塘線及港島線。車站上蓋和周邊主要為高密度發展的住宅、公屋、居屋、學校和商場等人流密集的發展；由支線連接的將軍澳車廠上蓋也有大型住宅發展計劃。

展望未來，隨着市區的伸延和進一步發展，我們必須小心規範鐵路站上蓋和附近的發展密度和設計，在鼓勵更多人使用鐵路的同時，亦要加強保護市內通風走廊和減低熱島效應。

此外，有數位議員也提到擴展鐵路網絡這方面。鐵路是既環保又具效率的集體運輸工具；香港現時使用的鐵路車輛全由電力推動，在環保方面尤為理想。以鐵路為客運系統的骨幹，是香港運輸策略的核心。目前，香港鐵路網的總長度為220公里，服務覆蓋七成人口居住的地區。

我們正推展多個新的鐵路項目，包括已動工的西港島線、南港島線及觀塘線延線，以及已刊憲進入法定諮詢程序的沙中線。這些新鐵路項目會把我們的鐵路網絡伸展至多個現時未有鐵路服務的地區，例如西環、港島南區及東九龍的何文田、黃埔、土瓜灣、馬頭圍及啟德等。除了這些已落實興建的項目外，為了滿足直至2031年的鐵路需要，我們亦已委託顧問檢討及研究鐵路發展策略和網絡，預期研究需時約兩年，我們會聯同顧問在研究期間進行諮詢。

鐵路網絡的擴展，可以吸引更多市民選用鐵路，減低對耗能較高的道路交通的需求，也有助紓緩部分道路的擠塞情況。保持道路暢順可直接減低汽車的耗油量，減少溫室氣體和各種污染物的排放。

有議員亦關注新鐵路的發展對其他公共交通服務的影響。其實，道路運輸與鐵路服務各有優勢，例如巴士及小巴可有效率地滿足同區較短途的交通需要，提供點對點的交通服務，因此，鐵路不可能完全代替巴士和小巴。當然，我們需要盡量避免不必要的資源重疊。

因此，早於鐵路規劃階段時，我們便會就如何整合鐵路和其他路面交通工具的功能作整體研究。我們會協調各種公共交通工具的服務、功能及營運環境，藉此維持公共運輸服務的整體效率。在新鐵路通車前，我們會在諮詢業界及區議會後，以循序漸進的方式安排推出不同服務和路線上的改動等，以配合市民在交通模式上的改變。

其中，我們特別重視以地區性的短途接駁，擴大鐵路網的覆蓋範圍，透過不同的公共交通工具連接鐵路網，盡量方便及鼓勵市民使用鐵路服務，從而達到多贏的效果。

此外，我們亦推動泊車轉乘計劃，鼓勵在較偏遠地區居住的市民駕車到鐵路站，轉乘鐵路往返市區，包括位於鄰近過海隧道兩岸出入口的港鐵站，即香港站、九龍站和紅磡站。我們在《鐵路發展策略2000》的檢討及修訂研究中，亦會就“泊車轉乘”進行檢討，研究如何鼓勵更多駕駛者使用轉乘鐵路，更好地發揮鐵路網的效益。

不少議員剛才亦就着鼓勵步行及使用單車提出不少建議。對於短距離交通，步行不但零排放和零污染，由於無須候車也不會擠塞，往往更是最快捷的交通選擇。因此，政府一直積極發展切合地區及市民需要的行人過路設施，包括行人天橋及隧道網絡，為行人提供最佳的步行環境，減少市民在短途旅程上對交通運輸的需求。

我們特別注重接駁鐵路站的行人設施，希望更多市民在出行時可以單靠步行和鐵路，無須轉乘其他交通工具，例如中環通往半山的自動扶手電梯，以及上環、中環及金鐘一帶長達3公里的天橋網絡等。興建中的西港島線部分車站與出入口相差約樓高25層，為了讓九成西半山的居民可以徒步往返鐵路站，我們將設有直達車站的高速升降機。這些只是大家較為熟悉的例子，事實上，我們在全港各區的鐵路站也有類似措施，以方便市民使用鐵路。

此外，2008-2009年度的施政報告中更特別提及，我們會重點研究改善人流暢旺的商業區、購物區及悠閒區的步行環境。運輸署現正就銅鑼灣及旺角設立新行人步行系統的建議進行工程的可行性研究。

有不少議員亦提出應該鼓勵市民採用單車作短途代步工具，並完善有關配套。對於這個意見，其概念是好的，但必須兼顧香港地少人多，以及我們的發展已經非常密集這些特點。我們認為香港市區和新發展區有不同的情況，但我們的首要考慮是安全。香港市區的道路和行人道已經非常擠迫，實在難以騰出空間開闢單車徑；而大量單車在市區繁忙的道路上行走，亦容易發生意外。因此，我們認為單車並不適宜推廣為市區的短途交通工具；在密度較低的新界新市鎮或新發展區，則較有條件利用單車作為區內短途代步的用途。我留意到有數位議員均同意我們這個觀點。

在環境許可的情況下，我們會設置單車徑及相關設施，讓市民可以安全地騎單車消閒或代步。在單車停放位方面，現時全港共有四萬多個單車停放位。運輸署會在主要交通樞紐增設這些單車停放處，例如最近在將軍澳和沙田的兩個公共交通交匯處附近便合共增設了三百多個單車停放位。該署同時會改裝及更換鐵路站和公共交通總站附近的單車停放欄架，預期在兩年內便可增加1 000個單車停放位。

土木工程拓展署正在新界發展全面擴充的單車徑網絡，預計在網絡擴充完成後，將會增加約70公里的單車徑。此外，《啟德規劃檢討》建議在啟德新發展區內的海濱長廊設置約6.6公里的單車徑，而土木工程拓展署亦正積極研究進一步伸延在啟德發展區內的單車徑

網絡，以連接更多區內休閒設施及景點。當局會在規劃新市鎮及新發展區時，適當考慮提供單車徑設施予市民使用。

主席，議員剛才亦提及不少建議，以鼓勵專營巴士減排、更換新車和重組路線等。我們支持這些建議，並正積極落實有關措施，署理環境局局長稍後將會介紹我們在這方面的工作。

除了轉用更環保的巴士外，另一項重要的措施便是優化巴士服務以減少浪費。我們一直與各區議會商討路線重組，透過取消、合併和縮短巴士路線及縮減班次等方法，提高巴士網絡的效率，減少路邊空氣污染、噪音、交通擠塞和能源耗用。因應巴士乘客需求的轉變，在2004年至2010年期間，運輸署便推行了多項巴士路線優化措施，專營巴士數目減少了450輛，約為總數的7%。為了利便路線重組建議的推行，我們一直鼓勵專營巴士營辦商按實際情況，盡可能為受影響乘客提供票價優惠。巴士公司已經提供約240項巴士轉乘優惠，受惠的乘客人次每天超過12萬。

有議員提議香港應該推行電子道路收費或“擠塞費”，或最低限度開始研究這事項，以減少擠塞。從交通管理的角度，在道路收費計劃的問題上，我們須考慮多項因素，例如(剛才有議員已經很理解)有否替代路線，以及各項道路及鐵路基建項目建成後對交通的紓緩作用等。在推行一項公平及有效的道路收費計劃前，一定要有具備適當容量的替代路線，讓駕駛者可以選擇替代路線，繞過收費區域。就香港島而言，該替代路線便是中環灣仔繞道。因此，是否要為改善交通擠塞而實施道路收費計劃，應在中環灣仔繞道落成後檢視交通情況有否得到紓緩，若有需要才對計劃作出考慮。

我希望指出，道路收費計劃屬極具爭議性的政策，社會各界對此政策亦有非常不同的看法，必須在取得社會各界共識的情況下，才應考慮推行計劃。

主席，我注意到議員亦一直提到關於車費的建議。雖然與低碳運輸的議案主題未必有直接關係，我也希望作簡短回應。

按照政府既定政策，公共交通服務應由私營機構根據商業原則營運，以提供具成本效益及有效率的服務；政府則確立機制來規管主要公共交通服務的票價，因應市民的接受程度和負擔能力，確保收費水平合理。同時，我們鼓勵公共交通營辦商因應其營運狀況、市場情況

及乘客需求等，為市民大眾提供各類車費優惠計劃，但最終亦應該由有關公司作出商業決定。

至於應否設立公共交通收費穩定基金，我們必須確保公帑用得其所，需要小心考慮有關建議的目的、協助對象、預期的成效及帶來的影響等多方面因素。政府需要公平對待不同的公共交通營辦商，並要避免提供錯誤誘因，影響營辦商的節流能力及服務效益。如果要求納稅人悉數承擔公共交通服務的開支增幅，可能會引發一系列的問題，例如會否引發不必要的加價申請、會否令大眾認為政府向公共交通營辦商提供直接資助，以及是否有違現時政策。我們一向的做法是以公帑來重點幫助有需要的人士。政府一向實施針對性的措施協助有需要的人士，例如為經濟上有需要的學生提供往返學校的交通費資助；又或是即將推行的鼓勵就業交通津貼計劃，以減輕低收入家庭往返工作地點的交通費負擔等。

主席，香港就運輸用途所排放的溫室氣體，我們剛才也說過約為人均每年1.1噸，在發達地區中這當然算是不錯，但此數據並不全面，我們仍然有很多可以改善的空間。我相信我們多年來以“公交為主、鐵路為幹”為運輸交通政策的綱領，其方向是正確的，很多議員也支持，適合香港這個人煙稠密和交通繁忙的都市。我們會繼續循這個方向前進，為香港社會帶來綠色優質的運輸服務。

主席，我謹此陳辭。多謝。

環境局局長：主席，我再一次多謝各位議員剛才就“制訂低碳交通運輸體系的發展策略”提出寶貴意見。

政府非常重視應對氣候變化的工作。香港是一個國際大都市，經濟發展相對地成熟，有責任與國際社會共同應對氣候變化的挑戰，採取相應行動實踐減排的目標。以界別而言，運輸交通是本地第二大溫室氣體排放源，亦是路邊空氣污染的主要源頭。推動綠色交通有助香港發展成為低碳城市，除了減少碳排放外，更可以改善香港的路邊空氣質素，以及提升香港整體的競爭力，達致多贏局面。

在剛才發言的時候，有不少議員都就推動綠色交通運輸工具及相關技術的應用、推動使用電動車和使用零排放的巴士發表了他們的意見。我會重點介紹我們在這方面的工作。

為了鼓勵公共運輸業和貨車車主使用綠色創新運輸技術，政府已於今年3月成立3億元的“綠色運輸試驗基金”(“基金”)，接受運輸業界申請利用基金來試驗低污染和低碳的綠色運輸技術。基金會資助試驗車輛與傳統車輛價格的差額或試驗車輛價格的一半，以較高者為準。如果試驗的車輛是電動車，基金還會資助設立充電設施費用的一半。同一申請人可以為試驗每一個不同的綠色創新運輸技術(如混合動力車和電動車)提出申請。每宗申請的資助金額可以高達900萬元，而每一個申請人的總資助金額的上限為1,200萬元。如果申請人有意利用基金的資助為他的車輛或渡輪加裝節能或減排設施，資助的水平更可以達到加裝費用的75%，而每宗申請提供的資助金額可高達900萬元。隨着基金的成立，我們已察覺到供應商比以前更積極地把綠色運輸產品引入香港市場。

為了更客觀地審核資助申請，我們已於本年3月成立了一個由大學校長領導的督導委員會，就每一宗申請應否批准資助向環保署署長提出建議。督導委員會的委員還包括專家、學者、運輸業界的代表。委員會已經召開首次會議，並在會議中訂立了委員會的運作模式和審批資助申請的準則。在基金成立後，我們已即時安排兩場簡介會向相關業界介紹基金的運作和申請細節。現時已有申請人向我們遞交申請。我們會把試驗結果與相關業界分享，攜手推動使用綠色創新運輸技術。

在推動使用電動車方面，相關業界除了可以利用前述的基金的資助試用電動車外，政府亦豁免電動車的首次登記稅，以鼓勵更多企業及個人選用低碳及零排放的電動車。直至本年4月，全港共有約110輛電動車在路面行駛。我們一直與各地的電動車製造商保持緊密的合作，推行電動車試驗計劃、邀請不同製造商將旗下電動車引入香港，例如Smith商用電動車輛，包括電動小巴、客貨車及貨車已在香港推出；香港更成為日本多間主要電動汽車生產商的首個出口市場。政府亦帶頭在政府車隊內大量引入電動車，並計劃於今、明的兩個財政年度購買約200輛電動車，主要為電動房車及電動電單車兩款的車種。在電動專營巴士方面，我們也取得了一些進展，我會在稍後有關環保巴士的部分再作介紹。

除了車輛的供應，有足夠的充電設施也是能否成功推動使用電動車輛的一個關鍵，剛才都有議員提及。政府現正積極鼓勵地產發展商、物業管理企業、停車場營運業界及非政府機構於其物業設置更多電動車充電設施。全港現時共有約300個供市民使用的充電點，以及3個快速充電站，分別位於佐敦、大埔科學園及鴨脷洲。我們正與夥

伴研究如何拓展本港的快速充電配套設施，並且計劃在政府停車場安裝更多電動車充電設施。

透過上述種種措施，我們相信本港電動車輛及電動交通工具的數字會日益增長。

為了鼓勵市民購買少排放、高效率的環保汽油私家車，自2007年4月1日起，政府寬減了環保汽油私家車的首次登記稅，現時的寬減稅額為汽車首次登記稅30%，寬減上限為每輛港幣5萬元。為配合政府建議增加私家車首次登記稅，運輸及房屋局最近亦建議將環保汽油私家車首次登記稅寬減稅額增加至45%，並且將這個上限提高至75,000元。合資格的私家車必須比歐盟IV期傳統汽油私家車少排放約50%的碳氫化合物及氮氧化物，耗用的燃料少約40%——即少排放約40%的溫室氣體。由2007年4月這項寬減措施開始以來，環保汽油私家車佔新登記私家車全數約14%(即約有19 900輛環保私家車已作首次登記)，而本地市場已有50款環保汽油私家車可供選擇，較計劃實施前的13款增加了超過三倍。

在去年的施政報告中，行政長官已經公布：政府政策的最終目標是全港使用零排放的巴士。當現有巴士專營權在未來數年陸續屆滿時，政府會在新的專營權中加入條款，要求巴士公司在更換巴士時，在考慮公司和乘客的負擔能力及可行性後，積極使用零排放或最環保巴士。為達此目標，我們已在本年4月15日獲得立法會財務委員會批准撥款購置6輛混合動力巴士，供專營巴士公司於本港的繁忙路段試驗行駛。政府現正與有關專營巴士公司商討試驗安排的細節；專營巴士公司也正擬備購置6輛混合動力巴士的技術規格。顧及招標及交付巴士所需的時間，我們預計可在2012年開始進行這項試驗計劃。

根據海外的經驗，混合動力巴士比傳統巴士可以少排30%的二氧化碳。不過，本港巴士的運作模式較為頻繁，並且需要應付多山的地形，以及在夏天、潮濕時提供大量空調。透過試驗，我們可以瞭解這些混合動力巴士能否應付這些嚴苛的運作要求和它們運作的表現(包括環境效益)。試驗的結果有助政府推動專營巴士公司在採購巴士時，選擇最環保巴士。

除了試驗6輛混合動力巴士外，行政長官在去年的施政報告中亦清楚表示，如果巴士公司有意測試其他更環保的巴士，例如電動巴士，政府亦願意作出同樣資助。現時已經有專營巴士公司向政府提交試驗電動巴士的建議。我們正聯同相關的政府部門與該公司跟進，以

瞭解建議試驗的細節，並希望盡早就建議試驗的安排達致共識，向立法會財務委員會申請撥款，盡快開始這類試驗。

在不少議員的發言中，都有就改善路邊空氣質素的措施提出建議。這些措施未必能夠直接減低碳排放，但有助減少路邊的空氣污染。雖然當中的建議，有很多已在過去的會議中討論過，但我也希望藉今天這個機會重申，政府一直以來都致力採取有效措施盡早改善路邊空氣質素。

有議員建議我們把歐盟前期及I期柴油商業車輛重新納入現時鼓勵提早更換歐盟II期柴油商用車輛的資助計劃中，並且容許車主只註銷舊車也可以獲得資助。首先，我們並不同意再次向歐盟前期及I期柴油商業車輛提供資助。由於政府已經為這些車輛提供了一個為期3年的資助計劃，期間共有三成合資助資格車輛的車主已經獲得資助換車。此外，在資助計劃期內，共有一萬一千多輛歐盟前期及歐盟I期商業車輛自願註銷登記而沒有參與這項計劃。至今，歐盟前期及I期柴油商業車輛已比我們實施計劃前分別淘汰了約一半和超過三成。對於餘下的歐盟前期及I期柴油商業車輛，我們認為應考慮引入適當的抑制措施(例如增加舊車的牌費)，以進一步推動車主更換舊車。

我們認為向註銷舊車的車主提供資助的做法值得商榷，因為對商業車輛而言，車主如果不替換其舊車，大多是因為他們的運作已經不需要這些車輛，向註銷這些車輛的車主提供資助而沒有其他相應抑制措施，對加快減少這些舊型車輛和改善路邊空氣，並無多大的幫助。

私家車排放的粒子和氮氧化物分別佔車輛排放的1%及5%，而現時超過三分之一的私家車已經符合歐盟IV期排放標準，另外三分之一車輛則符合歐盟III期標準。餘下的私家車大多已裝有“三元催化器”，這個催化器可以大量減少車輛廢氣中的空氣污染物。故此，對於重推及優化“鼓勵銷毀舊車計劃”，我們認為並無充分理據支持為私家車重新推出這項計劃。

至於在減少現役專營巴士排放方面，主席，按現時替換巴士的安排，我們預期到2015年，所有歐盟前期及歐盟I期的巴士將會被淘汰。現時，歐盟II期或III期的巴士共有約3 900輛，佔專營巴士的七成。由於這些巴士數量甚多，難以在未來數年悉數淘汰，我們認為更具成本效益的方法是為它們加裝合適的減排裝置。

根據海外經驗，為歐盟II期和III期巴士加裝選擇性催化還原器可以有效減少氮氧化物的排放，包括會導致路邊空氣污染指數上升的二氧化氮。現時這些巴士已加裝柴油粒子過濾器，為它們再加裝選擇性催化還原器，可以提升它們的整體排放表現至歐盟IV期巴士或以上的水平。甘議員建議即時為未被取替或淘汰的巴士加裝減排裝置。我們同意甘議員建議的方向，並正與巴士公司積極籌備為歐盟II期和III期巴士加裝選擇性催化還原器的試驗。如果試驗成功，政府會資助巴士公司全面為歐盟II期和III期巴士加裝這些裝置，務求盡快完成加裝工作。

主席，我最後想藉這個機會回應王國興議員剛才的一個意見，他要求增加石油氣加氣站的數目。我想指出，政府現時已規定在賣地的計劃中出售的油站用地，如果符合安全要求，必須提供石油氣加氣服務。同時，環境局正進一步檢視石油氣設施是否有增加的空間，包括尋找合適的用地和在現有的油站加設石油氣設施的可行性。

主席，我想再一次感謝何鍾泰議員提出今次的這項議案辯論及甘乃威議員、張宇人議員、葉偉明議員、余若薇議員和陳克勤議員所提的修正案，以及各議員的意見。氣候變化是全人類共同面對的一項艱巨的挑戰。避免氣候變化有利我們推動持續發展，這方面工作不單政府需要盡力，每一個市民都需要參與，而他們的參與是同樣重要。發展低碳交通運輸肯定是當中重要的一步，我們也期待整個社會共同努力，支持落實有關的應對措施，以盡量減低交通運輸的碳排放。

多謝主席。

主席：甘乃威議員，你現在可以就議案動議修正案。

甘乃威議員：主席，我動議修正何鍾泰議員的議案。

甘乃威議員動議的修正案如下：

“在“交通運輸佔”之前加上“鑒於”；在“源頭”之後刪除“；”，並以“，但政府卻一直未有就此採取果斷、有效及針對性的措施，”代替；在“轉乘配套設施；”之後加上“積極研究於港鐵各條過海路線的沿線車站，設立‘泊車轉乘站’的私家車停泊位設施，以鼓勵市民在該等車站停泊座駕，然後轉乘公共交通工具過海，從

而減輕各隧道車流量的負擔；”；在“零排放的巴士；”之後加上“促使巴士公司擴大及增加對乘客具吸引力的轉乘優惠和服務，以及加快重組及完善巴士路線，以避免巴士路線重疊、紓緩交通擠塞及減少空氣污染；”；在“專用區；”之後刪除“及”；及在緊接句號之前加上“；(九) 針對政府一直未有重視步行及單車在本港交通運輸體系的角色和功能的情況，把步行及單車納入整體交通政策的制訂及規劃中，以切實推動低碳交通運輸體系的發展，並同時積極發展及改善地區的行人天橋及行人隧道網絡，以及於地區行人道加設上蓋、扶手電梯及升降機作減少人車爭路之用；(十) 針對政府只將單車歸納為一種康樂活動，制訂長遠的單車政策及完善各區單車管理的設施(例如單車停泊處)及其運作；(十一) 以財政資助或延長專營權的方式，推動巴士公司提早淘汰及更換高排放量的專營巴士，並即時為所有未被取替或淘汰的巴士加裝減排裝置；及(十二) 增加及擴大電動交通工具的數量、使用和種類；同時完善及加強配套設施，以配合引入各種電動交通工具”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：甘乃威議員就何鍾泰議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

主席：張宇人議員，由於甘乃威議員的修正案獲得通過，你現在可以動議你經修改的修正案。

張宇人議員：主席，我動議按照我經修改的修正案，進一步修正經甘乃威議員修正的何鍾泰議員議案。

張宇人議員就經甘乃威議員修正的議案動議的進一步修正案如下：

“在緊接句號之前加上“(十三) 優化現行鼓勵歐盟二期商用柴油車主淘汰舊車的計劃，包括優化資助模式，並將歐盟前期、歐盟一期車輛納入該計劃中，以及容許車主只註銷舊車亦可獲得計劃的資助等；及(十四) 重推及優化‘鼓勵銷毀舊車計劃’，以加快淘汰老舊私家車”。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：張宇人議員就經甘乃威議員修正的何鍾泰議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

主席：葉偉明議員，由於甘乃威議員及張宇人議員的修正案獲得通過，你現在可以動議你經修改的修正案。

葉偉明議員：主席，我動議按照我經修改的修正案，進一步修正經甘乃威議員及張宇人議員修正的何鍾泰議員議案。

葉偉明議員就經甘乃威議員及張宇人議員修正的議案動議的進一步修正案如下：

“在緊接句號之前加上“；(十五) 盡快在本港大規模擴展電動車充電設施；(十六) 制訂更換零排放巴士的時間表，同時協助公共運輸業界引入及更換混合動力或電動小巴、的士；(十七) 平衡專營巴士、公共小巴及的士等公共運輸工具的可持續發展，避免過分依賴單一運輸工具，令鐵路公司造成運輸壟斷的情況；(十八) 增加鐵路轉乘優惠計劃的數目，鼓勵鐵路公司提供更多票價優惠及月票計劃，吸引市民使用；(十九) 應在先與公共運輸業界及地區人士作充分諮詢後才開展有關鐵路網絡的計劃；及(二十) 發展全港性的單車徑網絡、完善相關的交通接駁及配套設施、加強單車使用者的道路安全教育，從而令單車由現時的消閒及康樂用途，逐步提升至正式的交通工具”。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：葉偉明議員就經甘乃威議員及張宇人議員修正的何鍾泰議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

主席：陳克勤議員，由於甘乃威議員、張宇人議員及葉偉明議員的修正案獲得通過。你現在可以動議你經修改的修正案。

陳克勤議員：主席，我動議按照我經修改的修正案，進一步修正經甘乃威議員、張宇人議員及葉偉明議員修正的何鍾泰議員議案。

陳克勤議員就經甘乃威議員、張宇人議員及葉偉明議員修正的議案動議的進一步修正案如下：

“在緊接句號之前加上“(二十一) 考慮設立公共交通收費穩定基金，令票價水平符合市民負擔能力，從而鼓勵市民多乘搭低碳集體運輸系統；(二十二) 完善及增加鐵路沿線車站的單車泊位；(二十三) 分別在啟德新發展區及鄰近區域，以及粉嶺北、古洞北和坪輦新發展區興建輕軌列車運輸連接系統；(二十四) 在跑馬地禮頓道至黃泥涌道興建行人輸送帶，以及在港鐵大圍站個別出口設置行人專用區等；及(二十五) 興建跨區健步徑，並擴大及完善現有單車徑網絡，例如在九龍灣公園單車場增建連接單車徑至啟德新發展區等”。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳克勤議員就經甘乃威議員、張宇人議員及葉偉明議員修正的何鍾泰議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

主席：余若薇議員，由於先前4位議員的修正案獲得通過，你現在可以動議你經修改的修正案。

余若薇議員：主席，我動議按照我經修改的修正案，進一步修正經甘乃威議員、張宇人議員、葉偉明議員及陳克勤議員修正的何鍾泰議員議案。

余若薇議員就經甘乃威議員、張宇人議員、葉偉明議員及陳克勤議員修正的議案動議的進一步修正案如下：

“在緊接句號之前加上“(二十六) 於2015年前盡快淘汰歐盟三期及之前型號的舊巴士；及(二十七) 盡快研究引進‘電子道路收費系統’或‘擠塞費’”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：余若薇議員就經甘乃威議員、張宇人議員、葉偉明議員及陳克勤議員修正的何鍾泰議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(議員舉手)

何鍾泰議員起立要求記名表決。

主席：何鍾泰議員要求記名表決。表決鐘會響3分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決。

何俊仁議員，你是否已作表決？你的表決意向是甚麼？

何俊仁議員：我表決贊成。

主席：現在顯示結果。

功能團體：

吳靄儀議員、張文光議員、劉健儀議員、張宇人議員、方剛議員、陳茂波議員、陳健波議員、梁家騮議員、張國柱議員及譚偉豪議員贊成。

何鍾泰議員及劉秀成議員反對。

梁劉柔芬議員、黃容根議員、李鳳英議員、林健鋒議員、梁君彥議員、葉偉明議員、葉國謙議員、潘佩璆議員及謝偉俊議員棄權。

地方選區：

何俊仁議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、劉慧卿議員、余若薇議員、李永達議員、湯家驊議員、甘乃威議員、何秀蘭議員、黃成智議員、陳淑莊議員及陳偉業議員贊成。

陳鑑林議員、譚耀宗議員、馮檢基議員、王國興議員、李慧琼議員、陳克勤議員、梁美芬議員、黃國健議員及葉劉淑儀議員棄權。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有21人出席，10人贊成，2人反對，9人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有22人出席，12人贊成，9人棄權。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布修正案被否決。

(何俊仁議員站起來)

何俊仁議員：主席，你是否把我贊成的一票也計算在內？

主席：是的。

何俊仁議員：OK，謝謝。

主席：由於何鍾泰議員已用盡他的發言時間，所以他不會發言答辯。

(何秀蘭議員站起來)

何秀蘭議員：主席，梁耀忠議員剛才不在席，但卻顯示了他表決贊成。

(梁耀忠議員較早前在作出表決後隨即離開了會議廳)

主席：是否還有疑問？

(沒有議員表示有疑問)

主席：由於何鍾泰議員已用盡他的發言時間，所以他不會再發言答辯。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由何鍾泰議員動議的議案，經甘乃威議員、張宇人議員、葉偉明議員及陳克勤議員修正後，予以通過。

主席：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)

何鍾泰議員起立要求記名表決。

主席：何鍾泰議員要求記名表決。表決鐘會響3分鐘。

主席：現在開始表決。

主席：請各位議員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，顯示結果。

功能團體：

何鍾泰議員、吳靄儀議員、張文光議員、梁劉柔芬議員、黃容根議員、劉健儀議員、李鳳英議員、張宇人議員、方剛議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、劉秀成議員、陳茂波議員、陳健波議員、梁家驩議員、張國柱議員、葉偉明議員、葉國謙議員、潘佩璆議員、謝偉俊議員及譚偉豪議員贊成。

地方選區：

何俊仁議員、李華明議員、涂謹申議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、劉慧卿議員、譚耀宗議員、馮檢基議員、余若薇議員、王國興議員、李永達議員、甘乃威議員、何秀蘭議員、李慧琼議員、陳克勤議員、梁美芬議員、黃成智議員、黃國健議員、葉劉淑儀議員、梁家傑議員、陳淑莊議員及陳偉業議員贊成。

主席曾鈺成議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有22人出席，22人贊成；而經由分區直接選舉產生的議員，有23人出席，22人贊成。由於議題獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，他於是宣布經修正的議案獲得通過。

主席：第二項議案：推動部門總部落區創造就業。

有意就議案辯論發言的議員請按下“要求發言”按鈕。

我現在請張宇人議員發言及動議議案。

推動部門總部落區創造就業

張宇人議員：主席，我動議通過印載於議程內的議案。

主席，我今天提出這項議案辯論的議題——“推動部門總部落區創造就業”，與政府一直說，想把政府部門遷離核心商業區的做法，其實是一致的。我們認為不單要搬離核心區——主席，你看一看這塊牌，這與我的發言是有直接關係的——更應該盡量避免把部門總部留在市區，而是要將之分散至其他非市區的新發展地區，從而帶旺本港的地區經濟，令過往受忽視的區域也可以因而得以發展，為當地帶來更多就業機會。

政府最先是在2007年發表“香港2030”研究報告的結論，提出要持續促進香港的經濟發展，以及維持香港作為企業總部選址的需要，政府必須在核心商業區，包括中環、金鐘、灣仔及尖沙咀內物色更多甲級寫字樓用地，建議把部分政府辦公大樓或無須設於中心地帶的其他政府用途設施騰空。

為了配合以上的想法，財政司司長曾俊華在2008-2009年度的財政預算案中，進一步提出從經濟發展及土地資源運用的角度來看，並非所有政府辦公大樓都必須位於核心商業區，亦會“積極”——我重申是會“積極”——研究把位於灣仔海傍的3座政府辦公大樓，即稅務大樓、灣仔政府大樓及入境事務大樓遷離現址。搬遷的可能選址，包括啟德發展區及將軍澳等新區。此舉既可騰出核心商業區土地，更可為新區注入動力和增加該區的就業機會。自由黨十分贊同這種做法。

可是，我們真的不知道政府所謂“積極”的定義為何，因為眨眼就已經過了3年，整個計劃卻仍然原地踏步，毫無寸進。

今年3月，陳家強局長在回覆本會同事李慧琼議員的答覆時所提交的附件資料，仍然是說“政府現正繼續籌備將灣仔海傍3座政府辦公

大樓的部門陸續搬離現址，由於搬遷計劃涉及多個政策局／部門，估計需時多年，並會分階段進行。”

換言之，政府“積極”研究了3年，可能還需要不知多少個3年來辦事。我想請問政府所謂“需時多年”即是需要多少年？最怕是“3年之後又3年，這樣不斷說需要3年，說多幾遍10年也快到來了。我們實在不能接受一個沒有時間表的搬遷規劃。所以，我要求政府盡快就如何搬遷這3座灣仔政府大樓，向市民交代包括具體搬遷時間及其他詳情的完整計劃，不要以為今屆政府還有年多時間便任滿，就連本屆政府自己提出的計劃也不再積極推行。

事實上，隨着新政府總部在今年稍後落成入伙，現時在該3座政府大廈內的政策局，亦將會搬到新總部工作，即3座大廈的使用率將會減少，故此更有必要加速搬遷進度。況且，我們認為這個搬遷計劃對香港整體發展將非常重要，因為我們可以藉此釋放核心區域內的珍貴甲級商廈土地，紓緩目前市場上的需求壓力，增加香港整體競爭力，稍後劉健儀議員亦將會就此作出補充。

與此同時，我認為更重要的是可以藉搬遷政府部門之便，帶出“推動政府部門由市區落新區”這個概念，從而達到“帶旺人流，增加本區就業”的目的，令許多過往備受忽視的偏遠新發展地區，都可以獲注入新動力，解決這些地區就業不足的問題。

我想大家也應該記得政府在1970、1980年代規劃發展新市鎮時，本來便是希望能夠就近提供足夠的本土就業機會，故此設立不少工業區，但後來因為工業北移，這個如意算盤“打唔響”，才令許多新市鎮的居民因為要出市區找工作，扣除昂貴的車資和飯錢後所得無幾，甚至索性不出去找工作。

偏遠的新發展區往往又因為缺乏發展，本區就業機會十分缺少，特別是較適合基層工作的職位便更少，造成區內失業情況嚴重。例如北區去年的失業率是6.3%，元朗是5.5%，而葵青區也有5.4%，較去年整體失業率的4.4%為高，而這往往又會衍生出貧富懸殊、家庭及青少年等社會問題。

所以，既然政府部門要搬遷，最好的做法便是把它們搬到一些市區以外的非核心區域及新發展地區，以便利用公務員龐大的消費力及部門進駐所帶來的乘數效應，以協助促進這些地區的本土經濟發展，從而增加本區就業機會，這樣才是一石二鳥的做法。

當然，我想公務員一旦聽到把政府總部搬到新發展區，特別是比較高級的高官，可能會認為不太中聽，因為告訴別人在新界區上班，好像會不太“威”。可是，正如特首曾蔭權在2009年5月14日的答問會上，亦說過“政府無需要把所有政府辦公大樓搬到市中心作布置”，還說“香港現時一直向新界發展，可以考慮在新發展區設立特區政府部門的辦事處”。我希望特首不要光說不做，而是要真正付諸行動。

以往我們說新界交通不便，加上通訊及聯繫的問題，搬遷部門總部到這些地區，我亦同意可能會有實際困難，但今時不同往日，近年本港鐵路網絡可謂四通八達，例如由元朗乘港鐵到中環只需37分鐘，將軍澳更快，只需26分鐘便到埗。

況且現時互聯網及手機通訊發達，在網上召開視像會議，不要說是新界和中環，即使外國和香港也不成問題。所以，我認為現時是一個最好的時機，重新推動當年發展新市鎮的“鼓勵當區就業”理念，做法便是把位於市區黃金地段的不同政府總部，分別搬到不同的新發展區及非核心地區。

主席，以灣仔這3座政府辦公大樓為例，總樓面面積超過17萬平方米，在該處工作的職員多達11 000人，當中還有13個部門總部，合共九千多人——正確是9 204人——如果把這些部門總部搬遷，效益會比較大，可以起到帶旺人流、促進消費和就業機會。

主席，也許讓我舉一個簡單的例子，就說把入境事務處（“入境處”）搬遷，現時在灣仔入境處大樓總部約有1 700名入境處職員，而元朗區議會便曾討論過入境處是可以搬入元朗。

以公務員一個月平均工作約22天計，即使每天吃一客22元的早餐及一客大約35元的叉燒飯套餐，一個人每月大約也要花費約1,200元，單是計算這1 700人一天吃兩餐的直接開銷，一年便有額外的2,558萬元，還未計算逛街購物等其他消費。

除了公務員的直接消費外，亦不要忘記各部門都有對外接觸，可以帶旺部門總部座落附近的人流，其所帶來的乘數效應是以倍數計算。如果以九千多名部門總員工全數落區計算，光是他們每天在區內的消費，好像早餐、午餐再加上每月多吃數餐平民晚飯，全年的消費總額可達2億元。

主席，部門總部落新區除了可以帶來經濟效益外，亦可以提供機會，讓整天坐在辦公室的高官實地體察民情，例如環境保護署便最適合搬到將軍澳。我記得不久之前，在5月18日的立法會會議上，劉健儀議員曾提問過去3年就各堆填區收到多少宗臭味投訴，結果新界東南堆填區一枝獨秀，在過去3年分別有747宗、548宗及753宗投訴，其他堆填區不是沒有，便是只有數宗，足以證明將軍澳的堆填區因為鄰近民居，影響特別大。

當時邱局長的官式回答指出，所有堆填區已引入新的氣味控制技術，言下之意是否表示不會臭？所以，既然將軍澳區的天空這麼好，我想如果邱局長率領環境局及環境保護署也一併搬往該處，對他們的身體也會有益，又可以讓他們近距離瞭解將軍澳堆填區如何擾民。

此外，例如新界北部也經常出現水浸情況。主席，如果渠務署可以搬到北區坐鎮，實地監察治水工程進度，說不定可以提早完工，減少水患。

當然，部門搬遷是一件大事，一定要小心從事，而我認為不論搬遷哪個部門，最重要的是要方便香港市民，如果一些需求比較大或獨特的服務，也可以在市區維持一定服務地點，繼續方便市民使用政府服務，但不代表整個部門的總部仍要佔用市區黃金地段。

主席，我發言這麼長，希望政府今天不要聽完便算了，在稍後向我們作回應時，也不要只是說那些我在發言初段所引述政府文件的官腔，即以“現正繼續籌備，把灣仔3座政府大樓的部門陸續搬離現址，估計需時多年”等說話來回應我們，而是要作為一個務實和有承擔的政府，盡快告訴市民要在何年何月才會看到灣仔3座政府大樓內的部門總部會搬遷到新發展區，以期惠及當地居民。

主席，我謹此陳辭，提出議案。

張宇人議員動議的議案如下：

“為促進地區經濟發展及創造更多本區就業機會，本會促請政府積極研究盡快將位於市區黃金地段的政府後勤部門總部，分散遷往非核心區域及新發展地區，包括北區、大埔、元朗、屯門、東涌、將軍澳及啟德等；對於已有計劃搬遷的灣仔海旁3座政府辦公大樓，政府應馬上向公眾交代確實的搬遷時間表及詳情，並要加快搬遷，以便透過相關部門的龐大公務員隊伍進駐各非

核心區域或新發展地區，帶動區內購物、飲食等消費需求；為本土經濟注入新動力；創造更多適合基層、低技術人士的職位；以及騰空貴重地皮，轉作其他更有利本港經濟發展的用途。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：張宇人議員動議的議案，予以通過。

主席：有3位議員會就這項議案動議修正案。本會現在就議案及3項修正案進行合併辯論。

我會先請陳淑莊議員發言，然後分別請湯家驊議員及李永達議員發言；但他們在現階段不可動議修正案。

陳淑莊議員：主席，推動部門總部落區創造就業，看來似乎只是一個經濟問題，但如果做得不好，便很可能帶來規劃問題，甚至社會和環境問題。

成立新市鎮的政策運作了多年，成效如何？大家當然要回顧這項政策的原意。在上世紀60、70年代，香港政府提出這個構想，希望在新界興建不同的衛星城市，提供包括住宅樓宇、工廠區、商業樓宇等，方便區內居民上班和上學，無需每天乘坐長途車，並希望把市區人口轉到新界。然而，隨着一個又一個新市鎮成立，我們又好像看到實際情況跟政策原意距離越來越遠。

最能容易看出來的是甚麼？大家留意一下，便會發覺工作人口、住所與工作地點錯配的情況非常嚴重。如果根據較早前的一些數字，我們發現屯門、元朗、北區的工作人口需要跨區工作的比例接近六成，要到香港島和九龍上班的也有三成，集中在維多利亞港兩邊的發展很明顯是不能夠持續。

(代理主席劉健儀議員代為主持會議)

我們又看看一些最貼身或最新的例子，包括東涌和天水圍。新市鎮好像變成了政府用以安置來自其他社區的居民(包括內地移民)的地

方。可是，新市鎮提供的就業機會不足，交通費昂貴，也出現了社區設施不足的問題。更甚的是，新市鎮漸漸呈現了一些“迫爆”的狀況，即過度發展。以東涌為例，區內就業基本上依靠機場全部支撐起來。最近，我的一位朋友告訴我，他在東涌附近運動時弄傷了腳，由於他不太熟悉東涌，駕車時看到警局，便入內詢問哪裏有公立醫院？他得到的答覆是，最就近的便是伊利沙伯醫院。新市鎮內竟然連醫院也沒有，更何況是其他休憩設施？

我們由此可見，規劃問題帶出的經濟和社會問題非常嚴重。我要特別談一談天水圍這個所謂的悲情城市。我們起初以為是規劃問題導致社會問題，但深入地看一看，才發覺原來是人為的問題。代理主席，這其實是官商合作帶來的隻手遮天地產霸權問題。

如果大家有留意去年12月6日及7日《南華早報》的報道，便會知道早在1982年，當時的港英政府跟Mightycity這間公司簽訂了一份秘密協議。Mightycity當時已經看準了天水圍發展的可能性，因為早在1977年，當時的政府已考慮把天水圍發展成一個有接近50萬人口的新市鎮，所以Mightycity便開始大量收購當時的農地。根據該報道，政府原來在1982年以高於市場價格向發展商買入近500公頃魚塘和農地，然後說與發展商共同開發，但當中特別包括了一些甚麼條件呢？根據1982年那份協議，政府不能在該區另行發展商業，以免妨礙私人屋苑的商業收益。代理主席，這聽起來很恐怖。大家想一想，那個地方最終變成了甚麼？便是我們很熟悉的嘉湖山莊。

談及Mightycity，在1982年，長江集團在該公司的持股量是12.5%，到了1988年，已經增持至接近一半股份。可想而知，這是怎麼的一塊肥肉，真是胖得連襪子也穿不下了。最終又是怎樣？我們只看到一個嘉湖山莊，這個屋苑有15 880個住宅單位，亦有75 000平方米的商業設施，當中包括商場和一間有1 102個房間的酒店。至於公共設施，只有一些很簡單、很社區式的小商店，為居住在公共屋邨的其他市民服務。其後在1988年，有政府部門曾經嘗試在水圍新市鎮為區內市民興建一個永久街市，但卻無法成事。當時的拓展署在1989年3月通過了天水圍分區規劃大綱圖，訂明在該處建立永久街市，可以照顧私人屋苑居民的需要，但Mightycity卻反對計劃，認為會對其商業設施構成競爭。這是有白紙黑字紀錄的。

代理主席，這件事正正告訴我們，天水圍之所以變成悲情城市，原來不單是規劃上的問題，更是人為的問題，同樣情況一定不可再發生。天水圍現在變成了甚麼？便是一個有接近30萬名市民居住的地

方，而以全香港新市鎮而言，它的失業率最高，達9%。這個例子一定不可以重複。

說回政府部門，今天這項議案辯論令我想起兩年前我曾演出的一齣話劇，當中特別提到政府部門集中位於中環、金鐘和灣仔。我稍後會讀出一系列位於金鐘和灣仔的政府部門和政策局，總數是大家也心中有數的。有關的12個政策局包括：發展局、教育局、保安局、環境局、民政事務局、公務員事務局、食物及衛生局、勞工及福利局、運輸及房屋局、商務及經濟發展局、政制及內地事務局及財經事務及庫務局——即局長負責的那個政策局，全部均位處中環、金鐘和灣仔。

至於68個政府部門中，有40個位於中環、金鐘和灣仔，包括：建築署、渠務署、運輸署、民航處、海事處、香港郵政、懲教署、勞工處、衛生署、水務署、庫務署、審計署、行政署、稅務局、香港警務處、入境事務處、政府新聞處、政府產業署、政府統計處、投資推廣署、土地註冊處、公司註冊處、破產管理署、環境保護署、知識產權署、電訊管理局、創新科技署、選舉事務處、社會福利署、法律援助署、中央政策組、效率促進組、民政事務總署、申訴專員公署、食物環境衛生署、薪諮會聯合秘書處、公務員敘用委員會、經濟分析及方便營商處、影視及娛樂事務管理處、大學教育資助委員會秘書處，全部均在中環、金鐘和灣仔，數目接近六成。我們等到脖子也長了，最近終於有1個部門搬離，那便是香港海關，搬了到北角。

政府其實是否懂得如何把握這些機會？政府總部便是最好的例子。政府打算遷移政府總部，終於可以把一塊地歸還市民，但很有趣，政府偏偏選擇了添馬艦，完全霸佔了供應甲級寫字樓的最佳地點，霸佔了最漂亮的位置。接着，政府說要拆卸政府總部西翼，因為現時的商業區欠缺甲級寫字樓。有沒有搞錯？政府自己霸佔了最珍貴的土地，現在又硬要把地給了私人發展商，它根本就是自相矛盾，我們市民是不會接受的。

對香港而言，土地是最珍貴的資源。政府當天用了這塊地為市民提供服務，市民非常高興，但為何到了今天，應該把地歸還市民，讓他們可以有一片休憩用地，加上這塊地充滿了歷史意義，更應受到保育時，政府卻要把政府總部(政府山)割開一半，把西翼拆卸，賣給私人發展商？我們至今也不明白政府為何要這樣做。政府此舉不單帶來不能逆轉的影響，更會在歷史上造成非常長遠的影響。我很希望政府三思。

來到這刻，我們看到政府過去其實犯了很多不同的失誤，包括作了很多不公平的決定，我們亦看到它有所傾斜。接下來，我們希望可以慢慢分階段做好不同層次的副都市或非商業城市的市鎮發展，為其他居民帶來希望、就業和更好的生活環境。

我謹此陳辭。

湯家驊議員：代理主席，我在公民黨負責頗多範疇的事務，不過，幸運地，規劃並不是我負責的範疇。但是，我在上星期看到張宇人議員提出的議案後，不期然有衝動要提出修訂，於是便很不幸地在今天提出這項修正案。

或許我先說一些前提，老實說，香港人很喜歡取笑別人“錢臭”，特別是對從北方來的兄弟姐妹。但是，如果往深一層想，我相信其他地方的人也會覺得我們香港人是相當“錢臭”的。張宇人議員的前黨友唐司長說青年人做人要有目標——這點我絕對認同——但他所說的目標並不是要青年人嘗試成為像艾未未這樣知名的藝術家或查良鏞這樣知名的小說家，又或是像張學友這樣知名的藝人。這些都不是，最好是能夠成為全香港最有錢的那一位。

代理主席，錢是不是能代表一切呢？看看張宇人議員今天的議案，他說把地方騰空出來後最好的用途便是“促進地區經濟發展及創造更多本區就業機會”。他又指出黃金地段應該用作經濟發展，其實說到底就是讓那些地產商佔便宜。

我們的生活是不是就這麼簡單呢，代理主席？我覺得生活其實不是那麼簡單的。環顧世界，紐約有中央公園；倫敦更不用說，有海德公園、聖詹姆斯公園、皇室公園；即使是北京，也有個人民廣場。我們中環有甚麼地方可以讓大家走一走、站一站、吃一吃三文治的呢？有沒有這樣的地方？最大不了就是我們隔壁的遮打花園，那是最大的活動空間了。

把政府山騰空出來，是不是只是為了建造甲級寫字樓或甲級酒店呢？我覺得我們要考慮的並不單是發展經濟那麼簡單。或許我們先看一看《城市規劃條例》開宗明義是如何說的，不用看條文的內文，在詳題部分便清楚說明：“旨在為有系統地擬備和核准香港各地區的布局設計及適宜在該等地區內建立的建築物類型的圖則，以及為擬備和

核准某些在內發展須有許可的地區的圖則而訂定條文，以促進社區的衛生、安全、便利及一般福利。”

其實就是說我們需要一個有規劃和系統性的設計，所顧及的重點是促進社區的衛生、安全、便利和一般福利。但是，通篇也沒提到要發展經濟。那麼，為甚麼我們只是關注發展經濟呢？我覺得無論騰空出來的土地是多麼的珍貴，還有一些東西是更珍貴，有錢也買不到的，就是藍天白雲和綠油油的空間，這些都是不能用錢買到的。

政府是不是不知道這些事情呢？也不是的。我要公平一點，其實政府也有一個綠化社區的計劃，局長也說過要綠化中環，他是說過這些話的。但是，他所說的跟我們所想的是不是相同的呢？政府上星期的新聞稿公布了所謂的市區綠化工程的進度，土木工程拓展署在2009年12月已展開了南區綠化總綱圖計劃的綠化工程，至今已在區內種植了約1 400棵樹、23萬棵灌木。植樹範圍除南區外、還有九龍城、黃大仙、觀塘、深水埗、西區及東區 —— 沒有提到中環 —— 所有工程預計在今年年中前完成。

此外，土木工程拓展署署長韓志強說：“待所有市區的綠化工程完成後，綠化總綱圖計劃下的種植數量將超過19 000棵樹、430萬棵灌木，市區環境將有顯著改善。”我不是批評這項計劃，這項計劃是對的，但只是植樹是不管用的，連站的地方也沒有，是不是已經完成了所謂的綠化市區的宏願呢？代理主席，我覺得這是不可以的 —— 陳淑莊議員仍然坐在這裏 —— 政府只是植樹是沒有用的，那些樹木不久又會病死倒下，那就更麻煩。

不過，植樹歸植樹，活動空間歸活動空間。我覺得政府應研究在騰空出來的地方提供足夠的活動空間給所有在中環上班的人，包括我們立法會議員。代理主席，你看我們日日夜夜十多二十個小時困在這裏，活動的空間就只有樓上和樓下。我們像不像動物園的動物呢？我覺得是很像的，吃的是飯盒，喝的是外面最難喝的咖啡。

代理主席，我今天提出的修正案不只是說綠化或中環應該有一個活動空間那麼簡單。當然，這是一個重要的課題。但是，我必須說我是認同把政府各個部門分散於其他的區域，我是認同這個概念的，我並不是對張宇人議員提出的所有東西均有保留。

我為甚麼這樣說呢？其實兩位同事剛才也說得很清楚及透徹的了。我們有數十萬名公務員，其中有一些部門每天也需要接觸市民，

例如入境事務處或運輸署，很多時候市民可能每天也要前往辦理申請手續，這些部門便需要位於一些交通較為方便及繁忙一點或較接近中心地帶的地方，除了這些部門之外，其實很多其他的政策局是不需要設於中環或中心地帶的。

我絕對認同張宇人議員剛才所說的，環境局一定要遷往將軍澳，一定要遷往那裏——稍後看看局長在回應時會如何回答——而渠務署則一定要遷往北區，這些我是絕對認同的，我覺得張宇人議員真的是體察入微。為何政府不考慮這些事呢？香港海闊天空，一些沒有需要每天接觸市民的部門，其實可以在任何地方設置，包括觀塘、北區或新界西。

其實這也是好的，因為我們現在最大的問題是新界北部或西部的發展真的很差，地區經濟的動力近乎零。如果把一些較大的部門遷往那些地方，正如張宇人議員所說，每人吃一個22元的早餐也不得了，經濟也會有很大的改善。所以，我覺得把這些無必要設置於中心地帶的部門遷往那些地方，是絕對有好處的。

即使是在公帑節省方面，這種做法也是有幫助的。不計政府山，其實政府現時租用金鐘5幢商廈的樓面有78 000平方呎，月租約539萬元，平均呎租約70元。現在可不成了，我現在要繳交一百多元的租金，已變成雙倍(double)了。這區內有11個政府部門，老實說，這些部門是可以遷往我剛才所說的較為偏遠的地方，協助推動地區經濟，這對於改善香港人的生活環境是更好的。

不過，我必須要重新說一句，這些部門遷離中區，對於增加優級或優等商業單位也是有幫助的。我們覺得並不是所有商業大廈也需要集中於中環，其實銅鑼灣甚至鰂魚涌這些地方也很適合成為一些優質辦公室的所在地。然而，如果政府這十多個部門遷離，商業單位的供應量會增加，更便利外來的投資者到香港投資。

多謝代理主席。

李永達議員：代理主席，民主黨基本上支持政府部門總部應分散遷往非核心區域及新發展地區的概念，我今天動議的修正案是希望帶出香港在整體城市規劃上應作出全面規劃，考慮副都市中心的發展策略，讓香港有更大的發展空間，以及有助減低香港的經營成本及提高就業機會。

香港的經濟發展活動中心一直環繞維多利亞港發展，所以很多甲級商業大廈、政府總部包括政策局，以至部門總部及不少公營機構都位處中環、金鐘及灣仔區，形成香港的都市核心區完全集中於這些細小的黃金地段。這些黃金地段的租金成本昂貴，對香港的經濟發展及競爭力有一定影響。

我們提出的副都市中心策略，就是先要改變舊有以維多利亞港作為發展中心的思維，研究透過規劃及不同的政策措施，扶植在維港核心區以外建立不同層次的都市中心及其核心區。例如政府部門總部，不一定是後勤部門，而是只要是合適的政府部門總部便可設於這些副都市中心；新增的各級寫字樓，包括甲級寫字樓亦可設於副都市中心。目的是要建立一個具一定經濟規模的經濟實體，以配合足夠人口生活及就業機會。

副都市中心策略的好處是可以締造一個租金相對便宜的新商業區，讓不同的經濟活動，包括貿易、服務性行業、政府及社會服務，以至文化康樂體育活動可集聚發展，從而維持本港的競爭力。

這個概念在高鐵總站選址時，已曾有專業團體提出，建議香港政府爭取在元朗錦上路興建高鐵總站或加建分站，藉以為該區設立副都市中心做好基建帶動工作，可惜這建議未為政府所採納。現時高鐵深圳福田站已全面動工，日後發展成商業區後，勢將取得有利中港商貿發展的基地。展望將來，香港必須迎頭趕上，提供更多合適的經濟商業發展區，配合更多的中港經貿及其他產業活動。

代理主席，新界北區和元朗一些新發展區其實有一些合適、具潛質的地點，可供研究發展成香港的副都市中心。此舉一方面有助減低這些地方的居住人口跨區工作，甚至長途跋涉前赴港島工作的需要，另一方面亦可幫助減低港島及九龍市區發展過密的情況，同時有連接大陸內地的運輸鐵路設備，可因應中港經貿發展需要帶動人流、物流前往副都市中心，藉以協助其發展。

建立副都市中心的方法很多，包括利用產業帶動，例如建立大學城、醫療城、生態及歷史旅遊產業等。早前政府曾宣布於北區古洞北、粉嶺等三合一新發展區設立特殊工業，例如研發工業。但是，這方案一直只聞樓梯響，未聞香港商界有作出大力的支持和推動，而且高科技、高增值的研發工業一般不能創造大量職位，尤其是低技術的職位。

另一個方法是政府及商業設施帶動，即是由政府主動搬遷某些政府部門到副都市中心，並於區內規劃商業大廈、酒店及商場、住宅，以及文化康樂活動等服務業用途的土地，以建立一個有多元化經濟及社會活動的核心區。

我們初步審視了分散於中環、上環、金鐘、灣仔及北角的政府部門總部及公營機構辦公地點，發現除了位於灣仔海旁3幢政府辦公大樓的政府部門，是政府已有計劃搬遷之外，還有不少政府部門及公營機構可以遷往其他區域，以配合副都市中心的發展策略，並可騰空這些黃金地段供商業機構租用或騰出土地作重新發展，增加商業用地供應及減低租金壓力。

舉例而言，中環統一碼頭道海港政府大樓內有勞工處、海事處，鄰近的招商局大廈則有申訴專員公署。中環紅棉路的東昌大廈是投資推廣署及公務員敘用委員會的所在地，鄰近的力寶中心則有公務及司法人員薪俸及服務條件諮詢委員會聯合秘書處。至於灣仔區，軒尼詩道的修頓中心有民政事務總署；皇后大道東的胡忠大廈有教育局高層首長級人員的辦事處、社會福利署、衛生署、電訊管理局及知識產權署；合和中心亦有僱員再培訓局、地產代理監管局及香港吸煙與健康委員會。灣仔海旁附近的港灣中心有獨立監察警方處理投訴委員會；海港中心有選舉事務處；瑞安中心亦有大學教育資助委員會秘書處。北角嘉華國際中心有消費者委員會，而平等機會委員會則設於太古城中心等。

在這些部門之中，有部分辦事處若設於市區確可帶來一定的方便，但亦有很多辦事處即使不設於中環而遷往其他副都市中心，其實也不會影響其工作。所以，長遠而言，我們認為政府可分階段研究搬遷位於港島區的金鐘道政府合署及北角政府合署；位於九龍區的何文田政府合署及長沙灣政府合署，以及現正租用商業大廈的屋宇署、機電工程署及工業貿易署，使不同層次的副都市中心均具備足夠的經濟活動及消費力。

代理主席，把合適的政府部門及公營機構重新整合，在副都市中心內建立具規模的政府辦公大樓、公營機構大樓、社會服務大樓，提供一站式服務，除了可吸引商界遷入發展，創造大量就業機會之外，亦可吸引市民遷入居住和就業，令香港的整體規劃更能平衡發展。

多謝代理主席。

財經事務及庫務局局長：代理主席，張宇人議員的原議案和3位議員的修正案，大致上可以歸納為三大重點。

第一，政府應積極研究將政府後勤部門總部，包括灣仔海旁3座辦公大樓，搬離市區黃金地段。

第二，將這些搬離黃金地段的政府部門遷往非核心區域或新發展地區，為當區經濟注入動力，創造更多就業機會。

第三，在決定騰空出來的地皮的用途和規劃時，政府除考慮經濟發展需要外，還要平衡社區需要和規劃、環境保育、交通等多方面因素。

我會在這次發言中先扼要回應上述3項建議。在聽取各位議員意見後，我會在總結發言時作詳細的回應。

原議案建議政府研究將政府後勤部門總部搬離市區黃金地段。事實上，將沒有地域限制的政府辦公室搬離包括中環、金鐘、灣仔、尖沙咀等高價值地區，是我們既定的政策方針。這政策不但適用於由政府產業署負責管理的聯用大樓，亦同樣適用於各政策局或部門自行管理的部門專用大樓。我們亦按此政策原則，盡量把沒有地域限制的政府辦公室從高價值地區的租賃物業遷往其他區域，並避免在高價值地區租賃新的物業。

這項政策背後的考慮主要有兩點。第一，從善用土地資源的角度，除非部門是因運作需要須留在高價值地區，否則我們不應佔用黃金地段。第二，從支援經濟發展的角度，將釋放出來的土地發展成更具經濟效益的用途，例如甲級寫字樓，將有利香港長遠的經濟發展，這正好呼應財政司司長在今年財政預算案中提到，為提升競爭力，我們必須維持穩定及足夠的甲級寫字樓供應。

此外，議員建議將部門遷往非核心區域或新發展地區，希望可以藉此增加偏遠地區的經濟活動，創造更多基層就業機會。目前，為部門尋覓重置用地時，我們其中一個主要考慮，是要確保部門為市民提供的服務不會受到影響。如果在選址過程中，我們可以在非核心區域或新發展區物色到適合用地，完全符合部門的運作和其他需要，我們是樂見其成的。事實上，我們在這方面有不少例子，較近期的有水務署計劃在新界西購買工廈，用以重置其現時位於旺角的辦事處。

原議案表示在核心區域騰空出來的地皮，應轉作其他更有利本港經濟發展的用途。陳淑莊議員和湯家驊議員的修正案，建議在規劃土地的未來用途時，要兼顧多項因素。經諮詢發展局、規劃署和相關部門後，我們想指出，政府留意到近年來，香港社會除支持經濟的持續發展外，亦同時越來越重視城市規劃、生活質素、環境保育等。有見及此，我們在規劃有關土地的未來用途時，會盡量通過不同渠道收集持份者的意見，綜合考慮各項因素以取得平衡。我們在早幾年決定放棄重新發展中環街市地皮，改為保留其原貌，並發展成鬧市中的綠洲，以及保留美利大廈作酒店用途，便是其中的例子。

代理主席，我先發言至此。在聽取各位議員的意見後，我會在總結發言作出詳細回應。

王國興議員：代理主席，作為代表新界西的立法會議員，我歡迎政府把位處旺角的水務署辦事處遷往新界西，並尋找合適的工廠大廈（“工廈”）予以安置。不過，我想指出，政府應該進行全盤規劃，而並非見步行步，亦並非單純為搬遷而搬遷。不論是政府總部，還是政府部門總部，當局也應該作出合理配置。就此，政府需要考慮數項原則：第一，是不要浪費公帑或公共資源，包括土地、樓宇等；第二，是要利民便民；及第三，是要配合社區發展。

我為何會說不要為搬遷而搬遷呢？政府現在建議把灣仔海旁3座政府辦公大樓搬遷，這當然是很好的建議，但曾幾何時，政府卻把北角兩塊臨海的貴重地皮用作興建廉政公署總部和海關總部。我覺得政府應該作全盤考慮，而不要朝三暮四。

就這項議題，我想提出3點建議。我剛才已提出數項原則，希望政府考慮。我現在再具體說說我的3點建議。第一，政府應該檢視空置物業的數目為何，並進行統計，以計劃如何善用這些空置物業。

代理主席，讓我舉出一個例子。荃景圍街市的其中一層樓層，我會形容，即使有人在該處持機關槍掃射，也不會有人中彈。我的意思是，即使有人繞着街市以機關槍掃射，也不會有人受傷。這街市落成至今，也是這模樣的。政府有否對相關情況作出總結呢？以此為例，究竟政府曾否統計空置校舍、空置物業及空置樓宇的數目為何呢？政府應該審視轄下物業，不要見步行步，以免一邊廂表示要購買工廈作為搬遷之用，但另一邊廂卻沒有善用多個空置單位或處所。此其一。

我想指出的第二方面，是政府在規劃發展時造成大量浪費。房屋署（“房署”）將所有轄下的街市出售予領匯房地產投資信託基金（“領匯”）。在購入該等資產後，由於領匯運用不善，導致公共資源遭到浪費。

代理主席，我昨晚在出席東涌逸東邨的居民大會時，有街坊告訴我，逸東邨有3座停車場，一共提供1 900個車位。由於逸東邨原來是居屋屋苑，後來改為公共屋邨，因此在房署將有關設施全部售予領匯後，車位無人問津。在1 900個車位中，現時有七成已經空置7年至8年。更甚的是，其中一座停車場根本沒有人租用，而當局甚至已把它圍封起來。

有見及此，我們向領匯建議把該座停車場出售予社會團體或非政府機構來提供服務。不過，領匯回應道此舉需要補地價。由於領匯不肯投資，亦不捨得投資，因此該1 900個車位的出租率現時只維持在兩成多。任由停車場繼續空置，我覺得十分浪費公共資源，而街坊亦認為政府十分浪費資源。

另一方面，政府竟然表示找不到地方，讓位處香港島北角與銅鑼灣交界的威菲路道車房搬遷，情況已持續多年時間。這又是否大大浪費資源呢？這是政府需要考慮的第二方面。

代理主席，我想談論的第三方面，是政府應該盡量善用土地。我最近邀請民政事務局及民政事務處的代表，以及葵青民政事務專員到葵涌邨實地視察。當區居民表示，區內有一塊土地（即位於上角街與禾塘咀街交界的上角街花園），其面積與一個足球場的面積相若。

當局近年在葵涌邨興建多個新型公共屋邨，已有數以萬計的人遷入。該區的人口雖然已達五萬多人，但卻不設社區中心。有團體希望在區內興建社區設施，但因為沒有土地或政府物業作為場地，因此只好作罷。有團體希望轉為租用社區會堂，但區內卻不設社區會堂。

當區居民懇切要求政府將上角街花園這塊接近一個足球場大小的土地，用作興建政府部門總部。此舉一方面可以為居民提供社區會堂的設施，另一方面也可以提供眾多社會福利設施，讓向老人、青年或婦女提供種種支援服務的團體或組織皆可以使用。雖然居民在多年前已提出這項建議，並已追問政府多年，但政府完全沒有作出考慮。

(主席恢復主持會議)

我們最近的實地視察，讓有關部門意識到當區的確有這種發展需要。我今天之所以再次提出這例子，是希望局長能審視現時有多少塊可用的空置土地或未曾善用的土地，可用作滿足市民及社區的需要，或可順從民意來加以善用。對於我剛才談及的地區問題，我希望局長可以鄭重地考慮。

潘佩璆議員：主席，今天的議案是“推動部門總部落區創造就業”，從勞工的角度來看，可謂一舉數得。這項議案是值得大家支持的。我會從數個角度來分析。

首先，是政府部門總部遷離核心商業區所產生的影響。在政府部門總部遷離核心商業區後，會有土地騰出。根據政府所提供的數字，政府部門總部現時在核心商業區所佔用的樓面面積，高達631 000平方米。我相信，所騰出的地方——即使佔地不多——大部分會給金融業、銀行業或保險業等行業使用。

我們知道，由於現時有很多跨國金融機構有興趣在香港設立辦事處，因此需要很大的地方來設立大型寫字樓。所騰出的土地，便正正可以提升香港金融業的發展，以及為港島區居民帶來相當多的就業機會。政府部門總部遷出後所騰出的土地，很有可能需要發展成高級商業大廈。我相信，建築工人亦可以從中受惠。

此外，政府亦可節省經常開支。按照政府所提供的數字，政府在1年間於核心商業區所付出的租金，每年高達2.9億元(這金額只是政府直接支付的租金)。如果把政府擁有的甲級寫字樓出租所帶來的“潛在租金”也計算在內的話，粗略估計每年所“付出”的租金會高達33億元。即使政府只把部分租金收入(例如40%或50%)撥作向基層市民提供更多服務，大家也可以想像會有多好。

其次，讓我談談政府進駐非核心地區所帶來的好處，我會先着眼於偏遠地區。

政府部門總部進駐偏遠地區，肯定可以帶來就業機會。大家皆知道，居民先要找到工作，該區才会有生氣。不過，由於城市規劃的落差，因此某些新市鎮確實缺乏工作機會。天水圍或將軍澳等地區的工

業活動是非常有限的，甚至可謂根本沒有工業活動。此外，商業活動往往只局限於本地居民。有人把該等新市鎮形容為“大睡房”：居民早上外出工作，晚上回家睡覺。這樣的生活環境和規劃，如何可教人感到滿意呢？

在東涌、馬鞍山、青衣、天水圍和將軍澳5個新市鎮中，高達九成的勞動人口需要跨區工作。因此，如果政府部門總部能進駐當地，我相信可以在3方面帶動地區發展：第一，提供就業機會；第二，帶動當區的飲食業及推動基本消費；及第三，促進為政府服務提供後勤支援行業的發展。

可能會有公務員因此而擔心要到偏遠地區上班。不過，某些所謂的“偏遠地區”，其實仍處於市區範圍內。政府把位處核心商業區的部門總部遷往市內的非核心地區，亦同樣可以製造就業機會及刺激經濟。我所指的非核心地區包括深水埗、黃大仙、觀塘及葵青。該等地區的交通相對方便，亦有一個共通特點，便是勞動人口參與率是全港18區中最低的。既然把政府部門總部遷往市內的非核心地區亦能製造工作機會，我相信居民一定會獲得好處，亦能帶動就業情況。

最後，把政府部門總部由核心商業區遷往周邊非核心地區，可能有助改變公務員隊伍的視野和文化。今時今日，很多政府部門總部均集中在核心商業區內，這變相排擠了偏遠地區市民從事政府職位。此話怎麼說呢？原因是交通費昂貴。例如，由屯門乘坐960號巴士前往灣仔，單程需要19.4元，而由元朗乘坐968號巴士前往銅鑼灣，單程便需要22元。在普羅大眾中，試問有誰能長期負擔如此高昂的交通費呢？

把政府部門總部分散於各區，可增加政府廣納人才的機會。長遠來說，我相信可以改變公務員隊伍的文化，甚至有朝一日可以改變政府的決策，使政府的決策更貼近民情和普羅市民的需要。

從以上分析可見，這項議案是值得大家支持的。我謹此陳辭。

陳鑑林議員：主席，自2005年開始，民建聯便建議政府部門應該讓出灣仔等黃金地段的3座辦公大樓。我們更為此發表了“打造新政治行政中心 —— 政府總部選址研究”建議書，倡議把政府總部遷往東南九龍，於啟德設置一站式的政府合署。政府在2008年公布計劃，把灣仔3座政府大樓搬遷至啟德和將軍澳等新區，其後規劃在啟德興建政府

辦公大樓，整體上總算是回應了民建聯的部分訴求。但是，自2008年提出至今，灣仔3座大樓仍然未有具體的重置計劃。

政府現時在核心商業區和旺角的辦公室樓面面積約有631 000平方米。根據2010年2月的統計數字，共有48個政府政策局或部門租賃私人物業辦公，其中有超過33 000平方米是上環、中環、金鐘、灣仔、銅鑼灣這些黃金地段的寫字樓，還有在尖沙咀、油尖旺等商業區租用寫字樓，每月的租金可說是非常昂貴。按照這兩年的樓價升幅，相信現時的租金肯定是非常高昂，數以億元計。政府部門如果能遷出這些核心商業區，我們相信可以節省不少公帑。

市場對寫字樓的需求非常殷切，尤以甲級寫字樓為然，有些公司甚至有錢也未能承租。除了五萬六千多平方米的租賃物業外，政府在各核心商業區還有超過五萬七千多平方米的自置物業。主席，我們認為如果能騰出這些物業，不但可以緩解市場對寫字樓的需求壓力，擴展核心金融商業區，也能為庫房帶來相當可觀的收入。

政府部門搬離核心區，亦可大大減低市區黃金地段的交通流量，紓緩交通擠塞的情況。更重要的是，政府部門搬往次核心區，可以帶動新區的發展。行政中心的遷移必將帶旺當區的人流，發展當區的經濟。為配合政府部門的進駐，當局可能有需要優化區內的交通網絡及其他配套服務。在城市規劃上使香港有更均衡的發展，並為香港提供更多的發展空間，從而使香港的營商環境、市民的工作環境和居住環境獲得改善。

主席，我們還看到香港約有29.7%和52%的人口分別居住在九龍和新界，只有18.3%居住在港島區，而且新界及九龍區的交通較順暢，可供發展新交通設施的空間較多，如果政府的辦公大樓能設在各區，市民和公務員要到政府大樓辦公便會更為方便，而這亦是政府服務更人性化的體現。

政府亦表示有意收購舊工廈，通過改裝或重建，提供額外辦公室大樓，以配合經濟需要。對此，民建聯表示萬分支持，這實現了土地資源價值的最大化，既利用了閒置的土地資源，亦釋放了核心商業區的土地資源。活化工廈的措施出台雖有一年多，但現時工廈的使用率仍然不算高，更沒有任何一棟工廈被成功改建成為寫字樓。觀塘舊區有不少工廈，不但交通方便，周邊亦有銀行、食肆等其他服務設施。政府如果能成功把工廈改裝成為寫字樓，相信對於不少舊工廈的業主

是很大的鼓勵，亦為有心改裝工廈的業主提供經驗以作參考。在改裝工廈的過程中，政府亦可以推動綠色建築等措施，為工廈活化做典範。

當然，我們亦希望政府對於部門的重置要有整體的統籌和規劃。政府部門不要太分散，以方便管理，而相關的部門應盡量設置在同一區內，讓市民不用為辦一個手續便要跑幾個區，從而方便市民辦事。這些安排有利建成次核心社區，亦有助地區經濟的發展。雖然有不少政府部門已於各區設立辦事處，但還有不少市民仍要到其他區域才有對應的政府部門辦理事項。我們希望當局可以對現有的政府服務進行全面檢討。對於市民使用率高的服務，應作出適當的調整，盡量安排在社區內提供，更方便市民接受服務。

主席，我謹此陳辭。

黃成智議員：主席，我自小在市區居住，但踏入社會後從事的第一份社工職位，卻需要在屯門大興邨上班，對我構成極大困難。當時，屯門公路剛剛通車，我乘搭巴士上班，最高紀錄曾需要4小時才到達屯門，返抵辦公室後數十分鐘便要離開，因為到達時已入夜，辦事處也要關門了。

到了最近，我遷往元朗居住，卻要回來立法會這裏上班，但交通時間只需要20分鐘。如果自行駕車，經三號幹線及西區海底隧道，只消20至25分鐘便能從元朗返抵中環，相比三十多年前由市區前往屯門，時間縮短了十多倍。可見社會的整體發展，已令過往被視為偏遠地帶的新界區，基本上與中環核心商業區連成一線，不會浪費我們太多交通時間。因此，假如到了今天仍把大部分工作集中在市區進行，對香港的發展其實並無好處，我們應把工作環境及區域分散設於不同地區。

求學時曾經修讀關於“urbanization”的課題，知道城市的規劃中心是工作區，周邊是供一眾CEO居住的高級住宅區，較偏遠的則是工人區，最偏遠的便是“rural area”即鄉郊地區。鄉郊地區要麼用作興建別墅，要麼便是貧困人士聚居的貧民區。可是，那時在“urbanization”中所指的“urban area”，根本上只有數十萬人口，而香港已有700萬人口，當然是一個不折不扣的都市。其實，整個香港最低限度可分為20個都市，而現在事實上亦分為18個地區。可是，在這18個地區之中，有很多安排其實不太公道，尤其是我長期服務的北區，更是屢遭邊緣化和排擠。直選有很多好處，我上次也曾稱讚劉健儀議員，因為她認

同直選的好處，可以帶出很多民生問題。因為有直選，自由黨也要為了“田少”的未來選舉部署，而大談北區工作環境的艱難之處。所以，我很支持自由黨的同事繼續參與直選，繼續為偏遠地區及貧困人士爭取更多權益。

主席，北區現已成為一個被邊緣化或被排擠的社區，現時有不少鄉郊地區已成為堆填區、廚餘中心、屠房，以至其他一些厭惡性場所如修車廠、貨櫃場的選址。這對當地環境帶來了很多破壞，而且由於政府或議會沒有發展這些用地的決心，使之成為擁有較多工作機會或商業活動的區域，於是便出現種種極不公道的情況。如當局能把某些政府部門，包括部分部門總部設於偏遠地區，將可帶來很多好處。

關於這些好處，剛才已有多位議員提及，但當中我最感關心的一點，是家庭關係的問題。以前在屯門上班時，由於來回需要數個小時，我根本沒有時間回家吃母親給我做的飯，也沒有時間在飯後與父親閒話家常。如果政府能在不同的偏遠地區開設政府部門總部及辦事處，將可令家庭中的更多成員無須長途跋涉跨區上班。我自行駕車還算省時，但是從元朗前往中環，如非自行駕車也需時45分鐘或一小時。很多居於偏遠地區的人士均屬低下階層，家境並不富裕，所以也就需要花費很多時間往返工作地點，因而沒有時間照顧家人。

香港現已發展成一個較為富裕的地方及社會，我們不願看到一眾居住在不同區域的市民，仍需千里迢迢前往市區上班，尤其是公務員。所以，希望政府能真正落實把不同的政府部門分散設於過去被視為偏遠的地區。事實上，很多公務員及在職人士均是居於這些地區。

主席，現時所說的並不單是要在這些地區設立政府部門總部，而是在政府部門總部進駐或提供其他工作機會後，可同時帶動當區的經濟活動發展。我那一間即將因為再也支持不住而要結業的餐廳，正是因為所在地區只有居住人口但並無工作機會，而只能倚靠學生光顧。由於附近沒有工作場地，午飯時段亦只能依靠出售每個二十多元或十多二十元的飯盒來支撐下去，所以生意真的非常艱難。如果附近設有工作地點，把政府部門設於不同地區，周邊很多經濟活動也能在其帶動下得以發展，區內人士亦能更容易找到工作。假如社會上人人均能安居樂業，在住所附近找到工作機會，社會將更加和諧。(計時器響起).....希望政府能加以考慮。

李慧琼議員：主席，民建聯早在2005年已經提出“推動部門總部落區創造就業”這種想法。我本人其實亦於2008年提出“九龍西願景規劃”，分別看看九龍城、深水埗、油尖旺這些舊區有甚麼地方可以使用，後來便發覺其實並沒有甚麼地方可用。主席，你對此也是很清楚的。

很多居民(尤其是油尖旺的居民)對我們說該區車禍頻生——我記得在進行這項調查時該區發生了很多車禍。每次發生車禍後，我們也會訪問區議員，他們便說很希望政府把一些政府建築物，包括水務署、工業貿易署(“工貿署”)遷走，令這些舊區有多些空間，可以重新規劃，讓當區真的有機會改善擠塞的環境。

我把這個議題一直記在心裏，我記得我擔任立法會議員後對行政長官提出的首項口頭質詢是問及，特首何時可以把位於旺角的工貿署及水務署遷走。我記得主席你當時第一個便叫我的名字，特首可能準備了很久，不過卻沒有預料我會問這個問題。我記得他睜大雙眼的看着我，奇怪我為何會問他這個問題，然後他便請我找陳家強局長商討一下。他似乎覺得我這項質詢很奇怪，為何我會利用這個機會提出這個好像不太緊急的問題。

然而，我很想指出，這個議題已經討論了很久，尤其舊區的居民其實很希望可以有多些發展空間。碰巧有些新發展區的居民亦很希望透過推動政府部門落區，為他們打造地區經濟，之後我們亦看到有一點成績。

最近，財務委員會轄下工務小組委員會討論並通過了旺角的水務署將會由現址遷至其他地區，但這也只是有了計劃，實際的日期卻要視乎尋找新址，以及最終能否找到合適的地方和裝修工程等事宜而定。據我現時的理解，具體的日子仍然未能確定。大家可以看到，當中的過程實在太長了。

落區的時候，聽到市民問及的另一個問題往往是，位於灣仔3幢政府大樓裏的政府部門何時搬遷呢？我想局長也很清楚，這個承諾是財政司司長在財政預算案(“預算案”)中作出的，這是已經說出的。我記得當天報章也以此為頭條，大家均很期望，當灣仔這數幢政府大樓騰空之後，能夠增加該區寫字樓的供應；有些朋友亦已經開始着手規劃或向我們提出建議，要求我們再向政府提出建議，在這些部門搬遷之後，可以如何規劃，進一步改善灣仔區的情況。

但是，很可惜，到了今天，還只是“只聞樓梯響”，更不要說其他方面了。我想局長可否清晰地講述一下，灣仔3幢政府大樓搬遷的具體時間表或落實安排究竟是怎樣呢？一方面這是協助財政司司長完成他的承諾，另一方面也能清楚地告訴市民，政府其實不單只是把這事情——局長剛才也說了——放在策略層面上。但是，我們現時卻仍未看到在落實或時間表方面有一個具體的安排。我很希望局長稍後可以解說一下。

此外，我在今年3月亦提出了一項口頭質詢，希望瞭解現時政府部門位處黃金地段的實際情況。政府的答覆指出，現時政府部門位處黃金地段，包括上環、中環、金鐘、灣仔、銅鑼灣、尖沙咀及旺角等核心商業區的政府辦公室，樓面面積約有631 000平方米，其中約570 000平方米是政府自置物業，其餘五萬六千多平方米是租用私人寫字樓。很多同事剛才也提過，其實真的要有整體規劃，我們並不是要你們在一天內或很短時間內便把這些部門遷至偏遠地區，令一些市民經常前往的部門受到影響。

然而，這樣的情況實在是告訴市民，政府並沒有好好地作出規劃、落實當局剛才所提出的政策目標。如果是一家私人企業擁有……如果香港是一個商業社會……應該說如果香港政府是一間商業機構，現時如此缺乏寫字樓，而政府卻霸佔了這麼多地方而又不即時作出處理，這確實是不符合成本效益的。

除了騰出更多寫字樓用地作商業用途之外，更重要的是，我們期望這些部門落區可以帶動當區的經濟。當然，我們明白不能單靠部門落區，當地的經濟便會即時有所改善，政府亦應該有一套完善的配套規劃，令落區的部門可以融入當區的經濟環境，真正可以帶動一些偏遠的地區的經濟。

香港在這方面的進展其實真的很緩慢，我知道局長……我剛才也留心地聽取局長開場時的發言，這是政府的政策目標，但市民實在看不到相關工作的進度。我在撰寫講稿的時候，唯一令我感到有點兒高興的是，最低限度水務署的規劃已經上馬。但是，除此以外，即使是司長在預算案中提及的3幢灣仔大樓，也未看到有具體的落實安排。我們不禁要問，是否真的只是跟我們說這是政府的施政方針，但在真正落實時卻是不見蹤影？

環顧不同的城市，它們其實均早已推動不同部門落區，創造就業，帶動經濟。我希望局長在稍後回應的時候，可以告訴我們更具體、更清晰的計劃，讓我們重拾信心。

劉健儀議員：主席，張宇人議員剛才已經說得很清楚，為何我們認為搬遷政府部門總部不單要由核心商業區搬至新發展區，而且更要搬離市區至較遠的地方，這是因為我們認為這樣能真正幫助偏遠地區的經濟發展，提升就業。

事實上，我們察覺到政府原本提出的建議並不夠全面。即使有政策方針，但說來說去也看不到有實際行動。多位議員剛才已作出批評，例如灣仔的3座大樓，說了很久要搬遷，但亦只是說說而已。局長剛才在開場發言時提及，政府的政策方針是要把沒有地域限制的部門搬離昂貴的寫字樓，但不知道有多少個部門會搬離昂貴的寫字樓。多位同事剛才亦提出數字，指政府仍然租用數十萬平方米的地方來安置這些部門，但卻看不到部門將會搬遷。那麼，究竟是否真的有政策方針和計劃呢？

同事亦提出政府應該要有全面規劃，我也非常同意，但不單是全面規劃，更要有具體的行動和時間表來實行，但似乎政府亦只是說說而已。我們看到政府真正做到的只是很皮毛的事情，是非常不足夠的。自由黨於去年的施政報告及今年度財政預算案的期望中，便具體提出政府應該“推動部門落新區”的建議，以便做到“引水入塘促進經濟”的效果。

現在我會談談把部門搬離核心區的好處，便是可以將香港核心商業區域的土地潛力來一次大解放，不會因為政府部門霸佔市區旺地，跟商業單位互相爭奪珍貴的土地資源。例如政府預期今明兩年，全港甲級寫字樓的落成量分別只有十二多萬平方米(具體是121 800平方米)及48 000平方米(具體是48 400平方米)，合共只有大約17萬平方米。但是，原來我們單單搬走灣仔3座大樓，已經可以一次過釋放多達十七萬三千多平方米的甲級商廈用地，可說一幅土地相當於全港兩年的商業用地供應。

而且，政府表示明年會提供17萬平方米的甲級寫字樓的數字，是包括全港各區的，如果只計算這兩年，中西區及灣仔區核心區內的甲級寫字樓落成量，其實只有大約34 000平方米而已，即是灣仔3座大樓的總樓面面積相當於區內5年的供應，可以大大紓緩港島核心區甲

級寫字樓的需求。如果我們不能增加寫字樓的供應，肯定會使現時核心區內寫字樓供不應求的情況惡化，結果大家也會很清楚，便是拉高寫字樓的租金，因而大大削弱香港的競爭力。

事實上，有物業顧問報告指出，今年首季，中環甲級及超甲級商廈平均呎租達117.8元，按季上升6.8%，待租率則下跌至4.8%，即是說難以租到，所以租金便越來越高。而且預期整體甲級商廈的租金，全年升幅更會達到兩成至兩成半，顯示甲級寫字樓短缺問題只會越來越嚴重。

主席，今時今日，在經濟全球一體化的激烈競爭下，我們的競爭對手可以說是無處不在，尤其是鄰近的新加坡、台灣、南韓及內地大城市，更是虎視眈眈香港的金融中心和航運中心等地位，只要我們在某個地方和環節出現問題，別人便會乘虛而入。

雖然今年年初，本地經濟增長表現不俗，首季達到7.2%，但我們不能假設香港的優勢是必然存在和可以維持的。如果我們的甲級寫字樓的租金過分地高，再加上其他方面，例如空氣污染和教育等各有問題，很多外國投資者便會覺得“此地不留人，自有留人處”，跨國大企業或外資又怎麼會選擇香港作為區域總部呢？

單單是灣仔3座大樓，除了可以紓緩港島核心區甲級寫字樓嚴重短缺的困境外，這幅土地可以帶來的收益，足以讓政府於其他更有需要的地方，有更豐裕的資源。主席，有測量師於去年估計以市值計算，這3座大樓總值超過180億元，這是非常可觀的數目。如果能夠搬出大樓，可帶來“一箭三鵰”的效果，可紓緩港島核心商業區優質寫字樓的需求，又可藉部門分散落區，為地方上創造新的發展機會，更可為特區庫房帶來龐大的物業收益。

主席，再者，中環和灣仔一帶的交通非常擠塞，每天上下班時間亦迫滿人，假如把這些部門搬走，更可令中環和灣仔一帶的交通情況有所改善。

主席，我謹此陳辭。

梁國雄議員：主席，本議事堂真是捨本逐末的典範。其實，本港經濟困難在甚麼地方？便是難在地租太昂貴。地租昂貴，就好像塵埃和陽光一般，誰也會沾染上。

事實上，很多親建制派議員不能真正觸及這個問題，他們只會隨口說說便算了事。圈地的大財團或政府現在已用了無窮無盡的方法，例如活化工廈、市區重建局發出收樓令、八成業主贊成便可強行拍賣樓宇等，無所不用其極地在城市內尋找土地，以便重新圈地，供人炒賣。

地產商和銀行聯手壟斷我們的經濟已是不爭的事實。然而，我們卻不知道是哪位仁兄發明了這種方法。如果各區能減地租，便能解決問題了。以我現居住的啟業邨一帶為例，如果不是把產業賣給領匯，不是把德福花園的樓價炒至這麼昂貴，不是把港鐵總站變成地產項目去帶動樓價上升的話，該區又怎麼會沒有區內就業機會呢？在設計上，將軍澳區是全以商場作聯繫，小型企業無法經營下去並非因為沒有設立政府部門辦事處，而是因為租金太昂貴。

議案的建議根本就是捨本逐末。他只是在誤導後學、誤導年青人。我也從未見過這樣的提議。在外國，人家設立了行政首都，他是否認為需要在大嶼山設立政府總部呢？街坊不懂，當然會說最好能設立政府總部讓他們得益。要提出這樣的建議一定是可以的，隨時也可以在這裏提出來。然而，若我們問街坊，如果地租沒有這麼昂貴，好嗎？如果他們的住所的租金沒有這麼昂貴，好嗎？他們的樓宇供款沒有這麼昂貴，好嗎？如果超級市場沒被人壟斷，好嗎？這些才是實事。為甚麼不做實事而說要搬走政府部門呢？

很簡單，有哪個政府部門能令地區具經濟規模，令地區有大量人口、從業員，或令人刻意前往那裏？即使有，又怎麼樣呢？人們會在“大家樂”吃東西，抑或在茶餐廳吃呢？當人們行經那些地產項目、大商場時，還不是要被迫在“大家樂”或那些林林總總的快餐店吃東西？許多外國快餐店也要來開店了，對嗎？有時候真是……

我原本不打算就這議題發言，但卻忍不住。你們怎麼能這樣？人家要求你們保留政府山，你們卻說不行。但是，它確實具有歷史價值。老實說，在這裏說話的人，無非是要讓李嘉誠買去這座政府山去炒賣，由1號至9號連成一片炒賣而已。

我覺得這個議會實在太腐敗了。我已說過很多次，主席，我們不能把這裏變成一個招商局。發展前海、發展河套、甚麼醫療私有化等，甚麼事也拿來爭吵一番，但吵來吵去仍是為了土地。我曾說過，就好像醫院用地，那間仁安醫院，以1公頃作醫院用地，另外1公頃卻拿去給那個名為“四叔”的人去炒賣，對嗎？

所以，我們的議會天天都在找這些東西討論，好像沒有其他事情可以討論似的。若我日後要提出議案，討論林瑞麟局長提交有關不可補選的方案，但他們保皇黨卻霸佔了全部時間……好像亂石投林般全部霸佔……那我根本不可能抽中。他們天天就在這樣搞。我真的想問你，主席 —— 如果你可以開金口 —— 你認為搬遷政府部門／總部是否能夠促成任何經濟規模呢？這個問題其實不是你們可解決的，是要由商業投資來解決的。“老兄”，你們怎麼可以這樣欺騙那些蟻民呢？我覺得這真是非常要不得，就像我常在這個議會說的不理性、不說道理。

我真的想問提出議案的那些人，究竟他們有沒有進行過研究？他們在搞甚麼？這就好像倫敦的情況。倫敦是怎樣的呢？便是靠圈地。你們現在贊成政府的圈地政策，在這個議會，每逢有甚麼法例要“搵小市民、窮人笨”的，便會被通過，導致我們的成本加劇，令政府可與商人勾結炒賣地產，令李嘉誠可以壟斷所有生意。你們現在更說為何不把政府部門搬到地區以帶動就業？“老兄”，你也不要這樣難為那些公務員吧 —— 雖然我也不是太喜歡公務員 —— 對嗎？你們天天這樣在議事堂內說歪理，卻不敢罵皇帝。很簡單，現在共產黨企業來香港炒作甚麼呢？便是炒股票。炒股票，即是炒地產項目，但你們卻指公務員不帶動就業，不把部門搬去地區。我覺得保皇黨無謂在這裏說了，對嗎？我覺得這裏真的越來越沒有意思。即使你們要討論也要提出一些實事來談。

主席，所以，我覺得提出這項議案的人 —— 我不知道是誰，我根本沒有看 —— 真的是其心可誅，實在不對，天天在欺騙香港人，然後便罵公務員。

主席：是否有其他議員想發言？

(沒有其他議員表示想發言)

主席：張宇人議員，你現在可以就3項修正案發言。

張宇人議員：主席，我首先要感謝公民黨的兩位議員，陳淑莊議員和湯家驊議員，以及民主黨的李永達議員，就我的議案提出3項修正案。

我看到3位的修正案，發現3位基本上均贊同我的論點，即是要求政府善用搬遷位於市區黃金地段政府部門總部這個契機，把這些部門分散遷往不同的非核心區及新發展地區，這樣既可帶動本土經濟，創造當區就業，亦可釋放核心商業區的土地潛能。當然，大家亦不滿意政府現時搬遷部門的速度，尤其是灣仔3座大樓進度之慢更令人不滿，剛才大家亦就此表達了關注。

所以3位只是就我的原議案作出字眼上的技術修訂，好像陳淑莊議員和湯家驊議員均要求在騰空貴重地皮後，政府研究如何使用這些寶貴資源時，要顧及平衡環境、保育、交通、城市規劃，增加公共空間等，這些大原則我們都同意。甚至湯議員嫌我的原議案中用“帶動”區內經濟這字眼太溫和，便修訂為“刺激”——我的年紀較他大，所以較為溫和，而他刺激一點也是合理的——我也同意刺激一下沒有所謂，但我想說的是，我們希望部門分散落區的效益，是能長期而持續的，不是只有短暫的作用。

至於李永達議員認為要全面規劃香港城市的發展，配合副都市中心的發展策略，這項意見其實與自由黨提出的主張沒有大分別。既然3項修正案跟我的原議案本質相同，只是大家對枝葉略有不同見解，這些枝葉亦是大家普遍認同的原則，所以，主席，我會支持這3項修正案，我謹此陳辭。

財經事務及庫務局局長：主席，我很感謝剛才發言的議員，他們提出了不少寶貴的意見。我會就原議案和修正案的3個主要部分及議員的意見，作出整體回應。

香港土地資源有限，而核心商業區內可供發展的用地買少見少，凸顯了有效運用土地資源的重要性。我們在今年3月提供給立法會的資料顯示，現時政府部門在核心商業區和旺角的辦公室樓面面積約為631 000平方米。政府部門在核心商業區設立辦公室有其歷史原因，相信與香港的經濟活動過往主要集中於這些區域有關，加上這些區域的交通運輸設施發展得較早和較完備，方便各部門向市民提供政府服務。

運輸網絡的改善和資訊科技的普及，為我們貫徹落實既定政策，把沒有地域限制的政府辦公室搬離高價值地區，提供更好的條件。例如，近十多年興建的政府合署已不再設於核心商業區，這包括1998年落成的北角政府合署、1999年落成的長沙灣政府合署，以及2002

年落成的沙田政府合署。較近期的例子，除了包括早前提到水務署位於旺角的辦事處將遷往新界西的工廈外，還有分別在2007年和去年由核心地區遷往北角的廉政公署總部和香港海關總部大樓。此外，預計於2015年落成的啟德政府合署，將主要用來重置旺角工業貿易署大樓的部門。

我們預期未來將可以釋放多塊核心商業區內的土地，以供其他發展。除了前灣仔警署及前灣仔已婚警察宿舍、政府總部西座和美利大廈外，還包括分別位於中間道、林士街和美利道的多層停車場辦公大樓。這將進一步減少政府部門在核心商業區所佔用的辦公室樓面面積。

就租賃物業方面，目前，我們在核心商業區合共租用了41 000平方米辦公室，佔政府在全港總租賃樓面面積約15%。政府多年來積極減低在中環和金鐘等租金昂貴地區租用寫字樓，現時在這些地區租用的辦公室樓面面積，已由5年前的11 450平方米減至現時的7 900平方米，並預計在2014年會進一步減至230平方米。

至於重置灣仔海旁3座政府大樓內的部門，涉及多達27個部門及約11 000名員工，受影響的淨作業樓面面積高達17萬平方米。我們正積極開展籌備工作，為新政府辦公大樓物色選址，初步考慮的地區包括啟德和將軍澳等新區。我們亦正與受影響的部門進一步磋商，瞭解部門對辦公室選址和樓面面積的要求，並會因應部門的要求及運作需要，配對合適的搬遷地點。由於搬遷計劃規模龐大，預期搬遷工作需分階段於多年內完成。我們明白議員希望盡早落實搬遷計劃，我們會繼續積極推展籌備及研究工作，落實具體的搬遷計劃及時間表。

李永達議員在修正案中建議全面規劃香港的城市發展，配合副都市中心發展策略，將位於市區黃金地段的合適政府辦公室搬往其他區域。發展局和規劃署指出，2007年完成的“香港2030：規劃遠景與策略研究”（“香港2030研究”），曾就兩個全港空間發展模式，即“集中發展”（Consolidation Option）及“分散發展”（Decentralization Option）模式，諮詢公眾。“集中發展”模式以發展現有的市區土地為優先，新發展區的建設則定於較後時間。“分散發展”模式建議重點發展新界地區，分期落成共7個新發展區。公眾對兩個發展模式的意見頗有分歧。

“香港2030研究”最終建議綜合兩個方案，優先發揮都會區可供發展的潛力，並推行兩個新發展區計劃——即古洞北、粉嶺北及坪

嶺／打鼓嶺(新界東北三合一計劃)新發展區及洪水橋新發展區 ——
以應付人口增長所帶來的土地需要。

在制訂商業中心區甲級辦公室的規劃策略時，“香港2030研究”亦建議綜合“集中發展”和“分散發展”兩個方案，除繼續鞏固現有商業中心區外，亦會在商業中心區外發展新辦公室樞紐，例如西九龍及啟德，以及將部分政府辦公大樓或無須設於中心地帶的政府設施騰空或遷離商業中心區。

我們明白議員關注非核心地區或新發展地區的經濟發展和就業情況，希望透過將政府辦公室遷往那些地區，為當地的經濟注入動力，創造更多基層就業機會。事實上，有很多部門已在偏遠地區設有辦公室，為當區市民提供服務。現時，政府在全港有48座政府聯用大樓，當中36座設於非核心區域或新發展地區，而這36座之中有17座設於新界，分布於北區、大埔、元朗、屯門、梅窩、大澳和坪洲等地區。設於新界的聯用大樓內的部門，主要提供服務予當區市民，例如民政事務處、社會福利署、康樂及文化事務署、地政處、郵局等。

正如我在開場發言時指出，為受影響部門進行重置選址時，我們其中一個主要考慮，是確保部門能在新的選址如常向普羅市民提供服務。如果我們能在非核心地區或新發展區覓得合適土地，既能滿足部門的運作需要，又能在其他方面(包括可建樓面面積等)符合部門的要求，我們很樂意推動這些項目。我們會不時檢討政府部門佔用物業的情況，視乎部門的運作和實際需要，盡量減低部門在核心商業區的辦公室樓面面積，並研究在非核心地區或新發展地區興建政府大樓的可行性，當中考慮的因素包括部門的運作需要、有關地點的交通便捷程度、對提供公共服務的影響及成本效益等。

此外，規劃署現正就新界東北三合一新發展區進行規劃研究。新發展區以規劃多元化土地用途、提供多元化就業機會為目標。根據現時的建議，區內有足夠的土地規劃作商業、研究與發展、特殊工業、政府機構或社區用途。當這些用地日後發展起來時，相信有助解決當地居民的就業問題。

議員另一個關注的議題，是政府在制訂騰空出來的土地的未來用途時，除注重經濟發展的需要外，也應兼顧其他因素。議員亦希望市民可參與有關規劃。

規劃署會不時檢討各區的土地運用，包括在政府部門把辦公室搬離市區而騰出土地時，作出充分的規劃考慮，以切合不斷轉變的社區意願和需要，例如配合地區規劃的需要、環境改善、基礎建設發展、社會對辦公地方的需求等。當有關建議用途涉及修改規劃大綱草圖，持份者可以通過法定諮詢程序提出意見。

城市規劃委員會(“城規會”)根據《城市規劃條例》訂定土地用途，擬備和公布法定規劃圖則。公眾可在制訂或修改法定圖則的過程中，提出他們的申述或意見給城規會考慮。城規會收到公眾人士就法定圖則提出的申述和意見後會進行聆訊，決定是否就申述的內容修訂有關草圖。

一般而言，規劃署會在制訂或修訂法定圖則前，為有關的範圍進行背景研究，研究內容包括人口、土地用途、建築物的狀況、土地擁有權、交通、基礎設施和環境問題及土地需求的預測等。此外，規劃署不時就各區的土地用途進行規劃研究。在這些研究的過程中，公眾參與是其中重要的一環，以收集社會各界持份者及公眾人士對有關土地用途的意見，從而制訂更切合市民需要的土地用途方案。

主席，總括而言，我們會繼續貫徹推行既定的政策，把沒有地域限制的政府部門搬離高價值地區，以騰出地皮作其他更具效益的用途。為受影響部門尋覓重置用地時，我們會在不影響部門運作的情況下，考慮把部門遷往非核心區域或新發展區。在決定騰出土地的未來用途時，我們會兼顧不同因素，考慮持份者的意見，以期為香港整體作出最佳的選擇。

主席，我謹此陳辭。

主席：陳淑莊議員，你現在可以就議案動議修正案。

陳淑莊議員：主席，我動議修正張宇人議員的議案。

陳淑莊議員動議的修正案如下：

“在“為促進地區”之前加上“隨着香港的社區發展和通訊科技的進步，政府當局有需要檢討應否把各政府部門的辦公室集中於同

一區域，並應考慮把握機會完善各個社區的規劃，特別是偏遠社區；”；及在“以及”之後加上“在平衡環境、保育、交通和社區整體規劃的原則下，與民共議，研究”。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：陳淑莊議員就張宇人議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

主席：湯家驊議員，由於陳淑莊議員的修正案獲得通過，你現在可以動議你經修改的修正案。

湯家驊議員：主席，我動議按照我經修改的修正案，進一步修正經陳淑莊議員修正的張宇人議員議案。主席，其實它們的分別不大，只是強調——我剛才發言的重點——只是希望增加休閒設施及公共空間，提高市民的生活質素。希望同事可以支持。

湯家驊議員就經陳淑莊議員修正的議案動議的進一步修正案如下：

“在“貴重地皮，”之後刪除“轉作其他更”並以“除轉作”代替；及在緊接句號前加上“外，應同時顧及城市規劃，以助社區的多元發展，增加休閒設施及公共空間，提高市民生活質素”。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：湯家驊議員就經陳淑莊議員修正的張宇人議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

主席：李永達議員，由於陳淑莊議員及湯家驊議員的修正案獲得通過，你現在可以動議你經修改的修正案。

李永達議員：主席，我動議按照我經修改的修正案，進一步修正經陳淑莊議員及湯家驊議員修正的張宇人議員議案。

李永達議員就經陳淑莊議員及湯家驊議員修正的議案動議的進一步修正案如下：

“在緊接句號之前加上“；本會亦促請政府積極研究全面規劃香港的城市發展，配合副都市中心發展策略，以盡快將位於市區黃金地段的政府後勤部門總部，分散遷往非核心區域及新發展地區”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：李永達議員就經陳淑莊議員及湯家驊議員修正的張宇人議員議案動議的修正案，予以通過。

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

(議員舉手)

主席：反對的請舉手。

(沒有議員舉手)

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

主席：張宇人議員，你還有2分49秒發言答辯。

張宇人議員：主席，感謝7位議員的發言，以及3位提出修正案的同事。

主席，我不再多說了，我剛才在發言的結尾已要求局長不要再以官腔說“繼續籌備”。局長，你很棒！你說“繼續積極籌備”，多了“積極”。(眾笑)不過，你並沒有告訴我們“積極”到需時多少年。所以，我覺得你仍然虧欠香港市民及本會，你應該在本屆政府完結之前，告訴大家時間表及究竟如何將政府部門分散落區。

我希望你亦告訴邱局長我的提議，例如把環境局遷往將軍澳——你剛才也說過遷往將軍澳得到有些同事的支持，而把渠務署遷往北區，亦有同事支持。希望你把這個意見轉達。多謝主席。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：由張宇人議員動議的議案，經陳淑莊議員、湯家驊議員及李永達議員修正後，予以通過。

主席：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接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布經修正的議案獲得通過。

下次會議

主席：我現在宣布休會。本會在2011年6月8日星期三上午11時正續會。

立法會遂於晚上8時零3分休會。

附錄I

書面答覆

食物及衛生局局長就梁家傑議員對急切質詢的補充質詢所作書面答覆

有關其他已將“鄰苯二甲酸二(2-乙基己酯)”(DEHP)納入恆常食物監察機制的國家／地區的資料，當局已審視過美國、英國、澳洲、新加坡、台灣及內地的食物安全規管架構，截至2011年6月30日，當局並未發現這些地方有將DEHP納入其恆常的食物監察計劃當中。

書面答覆

勞工及福利局局長就梁耀忠議員對第二項質詢的補充質詢所作書面答覆

有關牽涉輕鐵以外其他鐵路的交通意外受害人可以申請緊急援助的基金的名單，慈善信託基金旨在為有需要的個人或家庭，在特別和緊急的情形而其他方面的經濟援助均不適用或未能即時提供時，提供直接及臨時的援助。香港目前設有多個慈善信託基金，有需要的人士或家庭(包括交通意外受害人)可直接或透過相關的政府部門或非政府機構向這些基金申請援助。

由社會福利署(“社署”)管理的慈善信託基金主要包括李寶椿慈善信託基金、鄧肇堅何添慈善基金、蒲魯賢慈善信託基金及群芳救援信託基金。有需要的人士可透過醫務社工、綜合家庭服務中心社工或指定非政府機構提交申請。

至於由非政府機構設立及管理的慈善基金，例子則包括仁濟緊急援助基金、博愛醫院緊急援助金及樂善關懷基金，旨在協助不幸事故或意外受害人及其家屬。有需要的人士可直接與有關慈善基金的管理機構聯絡，亦可經社署等政府部門或社福機構轉介申領援助。

附錄III

書面答覆

勞工及福利局局長就陳茂波議員對第四項質詢的補充質詢所作書面答覆

有關慈善籌款活動的投訴數字及跟進情況

在2008至2010年3年期間，社會福利署(“社署”)共接獲188宗懷疑未經許可在公眾地方進行慈善籌款活動的投訴，由於該等投訴所涉及的活動可能觸犯法例，故此社署已轉介警方跟進。經警方調查後，有兩宗被檢控並最終被定罪的個案，涉案人士被罰款港幣500元至2,000元不等。至於其他一般查詢或投訴(如籌款者態度欠佳或行為不檢等)，社署會轉交有關機構處理。社署沒有備存與籌款有關的一般查詢及投訴的統計數字。

同期影視及娛樂事務管理處(“影視處”)共收到11宗有關獎券籌款活動的投訴，主要涉及未經許可售賣獎券、違反獎券活動牌照條件或纏擾途人購買獎券。影視處已視乎情況向有關團體發出警告信及／或將個案轉交警方調查，當中未有被起訴個案。

食物環境衛生署只備存與街頭擺賣有關的投訴數字，但沒有特別備存與街頭慈善賣物籌款活動有關的投訴數字。