會議過程正式紀錄
OFFICIAL RECORD OF PROCEEDINGS

2004 年 11 月 17 日星期三
Wednesday, 17 November 2004

下午 2 時 30 分會議開始
The Council met at half-past Two o'clock

出席議員：
MEMBERS PRESENT:

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.
THE PRESIDENT
THE HONOURABLE MRS RITA FAN HSU LAI-TAI, G.B.S., J.P.

田北俊議員，G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE JAMES TIEN PEI-CHUN, G.B.S., J.P.

何俊仁議員
THE HONOURABLE ALBERT HO CHUN-YAN

何鍾泰議員，S.B.ST.J., J.P.
IR DR THE HONOURABLE RAYMOND HO CHUNG-TAI, S.B.ST.J., J.P.

李卓人議員
THE HONOURABLE LEE CHEUK-YAN

李柱銘議員，S.C., J.P.
THE HONOURABLE MARTIN LEE CHU-MING, S.C., J.P.

李華明議員，J.P.
THE HONOURABLE FRED LI WAH-MING, J.P.

呂明華議員，J.P.
DR THE HONOURABLE LUI MING-WAH, J.P.

吳靄儀議員
THE HONOURABLE MARGARET NG

周梁淑怡議員，G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE MRS SELINA CHOW LIANG SHUK-YEE, G.B.S., J.P.

涂謹申議員
THE HONOURABLE JAMES TO KUN-SUN

張文光議員
THE HONOURABLE CHEUNG MAN-KWONG

陳婉嫻議員，J.P.
THE HONOURABLE CHAN YUEN-HAN, J.P.

陳智思議員，J.P.
THE HONOURABLE BERNARD CHAN, J.P.

陳鑑林議員，J.P.
THE HONOURABLE CHAN KAM-LAM, J.P.

梁劉柔芬議員，S.B.S., J.P.
THE HONOURABLE MRS SOPHIE LEUNG LAU YAU-FUN, S.B.S., J.P.

梁耀忠議員
THE HONOURABLE LEUNG YIU-CHUNG

單仲偕議員，J.P.
THE HONOURABLE SIN CHUNG-KAI, J.P.

黃宜弘議員，G.B.S.
DR THE HONOURABLE PHILIP WONG YU-HONG, G.B.S.

黃容根議員，J.P.
THE HONOURABLE WONG YUNG-KAN, J.P.

曾鈺成議員，G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE JASPER TSANG YOK-SING, G.B.S., J.P.

楊孝華議員，S.B.S., J.P.
THE HONOURABLE HOWARD YOUNG, S.B.S., J.P.

楊森議員
DR THE HONOURABLE YEUNG SUM

劉千石議員，J.P.
THE HONOURABLE LAU CHIN-SHEK, J.P.

劉江華議員，J.P.
THE HONOURABLE LAU KONG-WAH, J.P.

劉皇發議員，G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE LAU WONG-FAT, G.B.S., J.P.

劉健儀議員，G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE MIRIAM LAU KIN-YEE, G.B.S., J.P.

劉慧卿議員，J.P.
THE HONOURABLE EMILY LAU WAI-HING, J.P.

蔡素玉議員
THE HONOURABLE CHOY SO-YUK

鄭家富議員
THE HONOURABLE ANDREW CHENG KAR-FOO

霍震霆議員，G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE TIMOTHY FOK TSUN-TING, G.B.S., J.P.

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE TAM YIU-CHUNG, G.B.S., J.P.

石禮謙議員，J.P.
THE HONOURABLE ABRAHAM SHEK LAI-HIM, J.P.

李鳳英議員，B.B.S., J.P.
THE HONOURABLE LI FUNG-YING, B.B.S., J.P.

張宇人議員，J.P.
THE HONOURABLE TOMMY CHEUNG YU-YAN, J.P.

馮檢基議員，J.P.
THE HONOURABLE FREDERICK FUNG KIN-KEE, J.P.

余若薇議員，S.C., J.P.
THE HONOURABLE AUDREY EU YUET-MEE, S.C., J.P.

方剛議員，J.P.
THE HONOURABLE VINCENT FANG KANG, J.P.

王國興議員，M.H.
THE HONOURABLE WONG KWOK-HING, M.H.

李永達議員
THE HONOURABLE LEE WING-TAT

李國英議員，M.H.
THE HONOURABLE LI KWOK-YING, M.H.

李國麟議員
DR THE HONOURABLE JOSEPH LEE KOK-LONG

林偉強議員，B.B.S., J.P.
THE HONOURABLE DANIEL LAM WAI-KEUNG, B.B.S., J.P.

林健鋒議員，S.B.S., J.P.
THE HONOURABLE JEFFREY LAM KIN-FUNG, S.B.S., J.P.

馬力議員，J.P.
THE HONOURABLE MA LIK, J.P.

梁君彥議員，S.B.S., J.P.
THE HONOURABLE ANDREW LEUNG KWAN-YUEN, S.B.S., J.P.

梁家傑議員，S.C.
THE HONOURABLE ALAN LEONG KAH-KIT, S.C.

梁國雄議員
THE HONOURABLE LEUNG KWOK-HUNG

郭家麒議員
DR THE HONOURABLE KWOK KA-KI

張超雄議員
DR THE HONOURABLE FERNANDO CHEUNG CHIU-HUNG

張學明議員，S.B.S., J.P.
THE HONOURABLE CHEUNG HOK-MING, S.B.S., J.P.

黃定光議員，B.B.S.
THE HONOURABLE WONG TING-KWONG, B.B.S.

湯家驊議員，S.C.
THE HONOURABLE RONNY TONG KA-WAH, S.C.

詹培忠議員
THE HONOURABLE CHIM PUI-CHUNG

劉秀成議員，S.B.S., J.P.
THE HONOURABLE PATRICK LAU SAU-SHING, S.B.S., J.P.

鄭經翰議員
THE HONOURABLE ALBERT JINGHAN CHENG

鄺志堅議員
THE HONOURABLE KWONG CHI-KIN

譚香文議員
THE HONOURABLE TAM HEUNG-MAN

缺席議員：
MEMBERS ABSENT:

李國寶議員，G.B.S., J.P.
DR THE HONOURABLE DAVID LI KWOK-PO, G.B.S., J.P.

陳偉業議員
THE HONOURABLE ALBERT CHAN WAI-YIP

出席政府官員：
PUBLIC OFFICERS ATTENDING:

政務司司長曾蔭權先生，G.B.M., J.P.
THE HONOURABLE DONALD TSANG YAM-KUEN, G.B.M., J.P.
THE CHIEF SECRETARY FOR ADMINISTRATION

財政司司長唐英年先生，G.B.S., J.P.
THE HONOURABLE HENRY TANG YING-YEN, G.B.S., J.P.
THE FINANCIAL SECRETARY

律政司司長梁愛詩女士，G.B.M., J.P.
THE HONOURABLE ELSIE LEUNG OI-SIE, G.B.M., J.P.
THE SECRETARY FOR JUSTICE

環境運輸及工務局局長廖秀冬博士，J.P.
DR THE HONOURABLE SARAH LIAO SAU-TUNG, J.P.
SECRETARY FOR THE ENVIRONMENT, TRANSPORT AND WORKS

保安局局長李少光先生，I.D.S.M., J.P.
THE HONOURABLE AMBROSE LEE SIU-KWONG, I.D.S.M., J.P.
SECRETARY FOR SECURITY

衞生福利及食物局局長周一嶽醫生，S.B.S., J.P.
DR THE HONOURABLE YORK CHOW YAT-NGOK, S.B.S., J.P.
SECRETARY FOR HEALTH, WELFARE AND FOOD

列席秘書：
CLERKS IN ATTENDANCE:

秘書長馮載祥先生，J.P.
MR RICKY FUNG CHOI-CHEUNG, J.P., SECRETARY GENERAL

助理秘書長吳文華女士
MS PAULINE NG MAN-WAH, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

助理秘書長陳欽茂先生
MR RAY CHAN YUM-MOU, ASSISTANT SECRETARY GENERAL

提交文件
TABLING OF PAPERS

下列文件是根據《議事規則》第 21(2)條的規定提交：
The following papers were laid on the table pursuant to Rule 21(2) of the Rules of Procedure:

附屬法例／文書	*法律公告編號*
《2004 年監獄（修訂）（第 2 號）令》.....	174/2004
《2004 年戒毒所（綜合）（修訂）令》.....	175/2004
《2004 年戒毒所（喜靈洲戒毒所）（修訂）令》....	176/2004
《戒毒所（芝蘇灣戒毒所）（廢除）令》.....	177/2004
《2004 年更生中心（指定）（修訂）令》.....	178/2004
《2004 年教導所（綜合）（修訂）聲明》.....	179/2004
《2004 年證券及期貨（穩定價格）（修訂）規則》....	180/2004
《2004 年公司條例（豁免公司及招股章程遵從條文）（修訂）公告》.....	181/2004

Subsidiary Legislation/Instruments	*L.N. No.*
Prisons (Amendment) (No. 2) Order 2004	174/2004
Addiction Treatment Centre (Consolidation) (Amendment) Order 2004.....	175/2004
Drug Addiction Treatment Centre (Hei Ling Chau Addiction Treatment Centre) (Amendment) Order 2004	176/2004
Drug Addiction Treatment Centre (Chi Ma Wan Drug Addiction Treatment Centre) (Repeal) Order	177/2004

Rehabilitation Centres (Appointment) (Amendment) Order 2004 …… 178/2004

Training Centre (Consolidation) (Amendment) Declaration 2004 …… 179/2004

Securities and Futures (Price Stabilizing) (Amendment) Rules 2004…… 180/2004

Companies Ordinance (Exemption of Companies and Prospectuses from Compliance with Provisions) (Amendment) Notice 2004…… 181/2004

其他文件

第 21 號 — 尤德爵士紀念基金信託委員會
二零零三年四月一日至二零零四年三月三十一日年度的報告書

第 22 號 — 民政事務局局長法團
截至二零零四年三月三十一日止的年度經審計會計報表及核數師報告

第 23 號 — 香港科技園公司
2003/2004 年報

第 24 號 — 香港生產力促進局
2003/2004 年報

Other Papers

No. 21 — Report of the Board of Trustees for Sir Edward Youde Memorial Fund for the period from 1 April 2003 to 31 March 2004

No. 22 — Secretary for Home Affairs Incorporated
Audited Statement of Accounts and Auditor's Report for the year ended 31 March 2004

No. 23 — Hong Kong Science and Technology Parks Corporation Annual Report 2003/2004

No. 24 — Hong Kong Productivity Council Annual Report 2003/2004

議員質詢的口頭答覆
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

主席：質詢。按照《內務守則》，質詢時間一般不會超過一個半小時，即每項質詢平均約佔 15 分鐘。在一位議員提出主體質詢及有關的官員回答後，該名提出質詢的議員可優先提出第一項補充質詢，其他有意提出補充質詢的議員請按下"要求發言"按鈕，輪候發問。

議員在提出補充質詢時只可提出一項問題，請議員提問時盡量精簡，以便有多些議員可提出更多補充質詢，亦請各位不要在提出補充質詢時發表議論，因這樣不合乎《議事規則》第 26(5)條的規定。

主席：第一項質詢。

無牌經營的樓上咖啡店
Unlicensed Upstairs Cafes

1. **張宇人議員**：*主席，局長不在場，我是否應繼續提出質詢？*

（局長已步入會議廳並就座）

主席，據報，近年樓上咖啡店逐漸興起，旺角及銅鑼灣亦有多間樓上咖啡店，其中大部分的消防規格及安全標準均不合乎法例要求。有業界人士估計，高達八成的樓上咖啡店是無牌經營。就此，政府可否告知本會：

(一) 估計現時全港約有多少間樓上咖啡店，其中約有多少間是無牌經營，以及這些無牌咖啡店的地區分布情況；及

(二) 有沒有在過去 3 年巡查及檢控無牌樓上咖啡店；若有，巡查的次數和頻密程度，以及檢控數目和對被定罪的人施加的罰則；若沒有，原因是甚麼？

衞生福利及食物局局長：主席女士，多謝張議員的質詢。

（一） 根據《食物業規例》（第 132 章，附屬法例）內所列的食物業牌照類別中，並沒有一項專為在大廈樓上經營的咖啡店而設。因此，食物環境衞生署（“食環署”）並沒有該類咖啡店數目的資料。根據上述規例，任何人出售食物供人在其處所內進食，必須先領取食肆牌照。經營者亦須按其售賣的食品種類，向食環署申領普通食肆或小食食肆牌照。截至 2004 年 9 月，食環署共發出 7 844 個普通食肆牌照和 2 875 個小食食肆牌照。部分持牌食肆是在大廈樓上經營的。

根據在過去數月食環署巡查發現及市民舉報的資料，現時在大廈樓上以咖啡店形式經營而尚未領取食環署食肆牌照的處所約有 60 間，分布在銅鑼灣、油尖和旺角區。當中有數間以會社形式經營，即只為會員和其賓客提供服務，並不接待公眾的咖啡店，已取得民政事務總署根據《會社（房產安全）條例》簽發的合格證明書，其餘接待公眾人士的處所未領有食肆牌照，亦不在《會社（房產安全）條例》管轄範圍。

（二） 檢控無牌食肆，是食環署恆常工作的一部分。若在日常巡查、處理投訴或牌照申請過程中進行實地視察時發現有食肆無牌經營，食環署便會提出檢控。無牌經營食肆的人若一經定罪，最高可被判罰 5 萬元、入獄 6 個月及每天罰款 900 元。

由 2002 年起，食環署向無牌食肆的經營者共作出超過 2 200 次檢控。食環署並沒有上述被檢控食肆營運方式的細項資料。過去 3 年，法庭對無牌經營食肆的平均及最高罰款分別約為 6,500 元及 5 萬元。食環署會繼續採取嚴厲的執法行動，檢控以任何形式經營的無牌食肆。

張宇人議員：*主席，我想問一問局長，（其實，局長在主體答覆中，並沒有答覆我的質詢），我不會跟他討論 60 間這個數字是正確還是不正確，因為我不相信只有這麼少。不過，局長亦說在這 60 間中，只有數間是以會社形式經營，這似乎讓我們看見有五十多間是無牌經營的。其實，我向他提出的質詢正是有關所見的這五十多間無牌營業的咖啡店，在過去數年間，有否向它們提出檢控？又檢控過多少次呢？局長只是說曾作出二千多次檢控，卻沒有就檢控分類。我想問，曾否對這約 60 間咖啡店作出檢控？若沒有，為甚麼？若有，有多少次？*

衞生福利及食物局局長：回答張議員這質詢，在這 60 間之中，我們已進行過調查 90 次之多，其中有 20 間是我們曾作出檢控的。

單仲偕議員：*其實，我想問一問，有否考慮過就這些無牌經營者採取一些特別的措施？局長剛才的主體答覆指出此情況已為時數年，張宇人議員的質詢亦是如此問及的。政府有何政策或措施可以堵截他們在樓上無牌經營的活動，又或禁制他們這樣經營？*

衞生福利及食物局局長：基本上，我們的督察是會到處巡查，如果發現無牌食肆，便會前去調查，一經確定屬實，我們是會作出檢控的。不過，有些個案是因為有市民投訴，我們的督察便會作實地調查。我們接獲投訴後，通常約數天後便會按址調查。可是，我亦要強調，我們只有二百多名督察，日常還要到其他食肆巡查食物衞生或其他安全問題，如果沒有人投訴或沒有招牌可看見其位於樓上的話，實在是難以逐一（尤其是在住宅區內）找尋這類咖啡店的。

單仲偕議員：*我明白當中的困難。不過，我的質詢是，有否禁制的方法？有，還是沒有呢？有些 cases 可能曾被檢控多次，或屢犯仍未能取得牌照，又或因此而無法經營的。*

衞生福利及食物局局長：我認為現時如果他們是犯法的話，我們一定會檢控到底的，我相信我們是不會不檢控的。有時候，可能未必一定找到證據來檢控，以致未能成功檢控而已。

主席：共有 9 位議員正在輪候提問，請各位在提出補充質詢時盡量精簡。

周梁淑怡議員：*相信局長也會同意，合法經營者是依足法例領取牌照，但這些不申領牌照的食肆，尤其這些咖啡店，在經營上應該說是對守法者其實很不公道的。我想問局長，在你的主體答覆的末段最後一句說：“食環署會繼續採取嚴厲的執法行動”，但到目前為止，也不見得很奏效，罰款只是區區 6,500 元及 5 萬元，局長似乎認為目前這些行動已很嚴厲，還說會繼續，然而，這些行動所導致的只不過是罰款數千元，我認為它們也只當罰款為其成本的一部分而已。局長會否考慮盡量加強罰則以起阻嚇作用呢？*

衞生福利及食物局局長：我們會考慮議員的意見，我們會看看是否有需要增加懲罰，而對於一些屢犯者，我相信我們也須採取較重的刑罰以收阻嚇作用才行。

黃容根議員：*主席，在局長回答張宇人議員的主體答覆中，得悉現時有 60 間尚未領取牌照的咖啡店曾被巡查。我想問局長，是甚麼原因令他們尚未領取牌照，是否他們不想申領？我覺得所有問題之中，最重要的是安全問題，當然，各方面也要搞好。可否設法告訴我們，這數十間咖啡店為何尚未領取牌照？*

衞生福利及食物局局長：我沒有很詳細的資料，不過，這些咖啡店之中，有一部分是處於住宅樓宇內，住宅樓宇根本上不可領取飲食業牌照，而關乎樓宇的規例和防火規例均規定不可發牌予這些食肆的。

譚香文議員：*主席，除了衞生和消防安全的問題外，樓上咖啡店所衍生的另一問題便是有部分咖啡店是利用住宅單位，將之改作商業用途，因而違反了地契、入伙紙和大廈公契的條文。我想問，政府會否循這方面加強對有關單位業主的檢控，以及考慮加強對改變單位用途的行為的罰則？*

衞生福利及食物局局長：我們會首先按照我們可控制的範圍，檢控有關食肆，然後才考慮此等食肆究竟是否也違反了有關住宅樓宇的其他法例而將其轉介有關部門處理。

陳婉嫻議員：*主席女士，我知道近年因為經濟不景，很多年青人在樓上經營這些咖啡店，等於經營私房菜一樣。我想反過來問政府，當這些咖啡店已形成了另一種經營模式，而其經營者也只是想謀生而已，政府有否考慮過就公眾安全方面給他們一些助力，包括像政府現時正進行考慮關於私房菜的條例的做法一樣來幫助他們呢？不知政府有否就這方面作考慮？*

衞生福利及食物局局長：多謝陳議員的建議。我們的執法原則是，如果它們犯了法，我們一定要執法。如果它們真的是在違反法例的處所內經營，我們是沒法子不執法的。但是，我們也會考慮到，例如就私房菜而言，在較有限

度的情況下，我們是希望訂立一些法例讓他們可以生存。然而，如果他們是在住宅樓宇內經營，我相信便很困難了，因為受到住宅樓宇的法例所限制，是無法於其內進行商業活動和經營食肆的。我相信我們要清晰地告訴市民，如果它們的經營者想找地方謀生，一定要找一些商業或商住的樓宇經營才好。

李華明議員：*主席，私房菜方面搞了很久也還未搞妥。我認為樓上咖啡店是另一個問題，局長，如果這些地方只供應飲品，不供應食物，又是否須申領牌照？*

衞生福利及食物局局長：我認為這些是屬於小食食肆的範圍。

王國興議員：*主席，廣東話有句話說，"有頭髮，邊嗰想做癩痢"。現在這質詢是問及有關樓上咖啡店，而據我所知，有關的咖啡店經營者很多是失業的人，他們是在無路可走的環境下這樣經營的。政府鑒於現時的經濟環境曾經說過要拆牆鬆綁.....*

主席：王國興議員，請直接提出補充質詢。

王國興議員：*對了，我就是以前文引出問局長有何辦法幫助這些樓上咖啡店拆牆鬆綁，引導他們合法經營，讓他們有路可走呢？*

衞生福利及食物局局長：我認為最簡單的辦法，就是他們應找一些可進行經營活動的地方，然後申領牌照來經營。

楊孝華議員：*主席，張宇人議員在提出質詢時說有很多樓上咖啡店，不過，局長所知道的大概有 60 間，剛才我感到很驚訝，因為聽到局長說這 60 間之中只有 20 間曾被檢控。我想問，為何不檢控其他的？是因為證據不足，還是因為你們採取"隻眼開，隻眼閉"政策，巡查若干次然後才作出檢控呢？*

衞生福利及食物局局長：據我所知，大部分個案都是沒有足夠證據的，而也有部分個案正在檢控的程序中。

何鍾泰議員：*主席，想請問局長，根據局長就張宇人議員的質詢所作的答覆，大部分這類樓上食肆的消防規格均不符合安全標準。如果政府經調查後發現確實有此情況，是否要求它們即時停業抑或會給他們時間處理好《消防條例》所規定的事項後，才准許它們繼續營業呢？*

衞生福利及食物局局長：我相信一開始檢控時，我們便會要求有關食肆立即停業。

鄭經翰議員：*主席，我希望局長不要受代表業界利益的議員所影響。政府一直是鼓勵創意工業和本土經濟的，我不知道為何 IT 界和飲食業界會 combine 了一起，即單仲偕議員和張宇人議員也表現出這樣的態度。*

主席：鄭議員，請你直接提問。

鄭經翰議員：*我想問局長，為了符合政府的施政報告，要鼓勵創意工業和本土經濟，所以可否放寬發牌條例，讓這些創意工業可有生存的空間呢？*

衞生福利及食物局局長：據我所知，在市區內，就較細小的地方領取牌照，也只須付 2,500 元的費用而已。如果有適合經營的地方，要申領一個牌照，我相信對成本的影響也不會很大。我也希望大家知道，如果想幫助市民創業，在合法的情況下進行會比較好一點。

呂明華議員：*主席，香港食肆有些規模很大，有些則設於樓上，只由數人經營。我想問政府，規管不同類別的食肆，是否採用同一套法例？如果是，可否將小型食肆（例如在樓上經營的）與大型食肆分開由不同的法例規管呢？為何我要這麼說？因為在樓上經營的，只是咖啡店等細小的檔子，可規定它們不准用明火煮食，或讓它們改用電爐進行非明火煮食，這樣便容易得多了，因為在防火方面便不成問題，這樣即可幫助它們領得牌照。*

衞生福利及食物局局長：以我所知，現時是有兩種牌照，其中一個已分作小食食肆的牌照，訂明經營者不得用明火煮食，即不會有大廚房的情況。如果要再分拆成不同類型的食肆來進行規管，我們是可以研究一下的，但我相信不可以有過多不同類型來作處理的。

主席：本會就這項質詢已用了超過 16 分鐘，現在是最後一項補充質詢。

梁國雄議員：*我是經常到這些咖啡店飲咖啡的，那些經營者對我說，他們的經營困難，其實是由於無法例規管，以致他們可能沒法經營下去。我光顧過多次之後，覺得最應該注意的是《消防條例》，因為人命關天，所以我想請問周局長，如果它們解決了《消防條例》方面的問題，你是否打算發牌給他們經營？*

衞生福利及食物局局長：我認為無論他們想在任何地方經營，也先要申領牌照。在申領牌照時，我們的督察會到實地視察以鑒定該處是否適合經營，如果是位於非住宅樓宇，尤其是商業樓宇，是應有辦法可符合這方面的要求，但如果想在純粹住宅樓宇內經營，我相信便會困難得多。

主席：第二項質詢。

減低溫室氣體排放量的新措施
New Measures to Reduce Greenhouse Gas Emission

2. **蔡素玉議員**：*主席，現時，本港溫室氣體排放量有六成來自發電廠。環境運輸及工務局局長於去年 10 月告知本會，該局會與其他政策局和有關部門共同研究減低溫室氣體排放量的新措施，包括"可再生能源在 2008 年後電力市場的角色"、"廢物轉化能源技術"和"要求燃煤發電機提高燃燒效率"。就此，政府可否告知本會：*

(一) 上述 3 項措施的最新研究進展；及

(二) 有否其他令發電廠減少排放溫室氣體的建議？

環境運輸及工務局局長：主席，我希望綜合回應質詢的兩個部分。

首先，雖然香港的人均溫室氣體排放量每年只有 6 噸，遠低於所有其他經濟發達地區，例如新加坡、台灣和東京，但香港仍然應該盡我們的能力，控制本地的溫室氣體排放，為減慢全球氣候變化出一分力。

發電過程排放的溫室氣體佔全港總排放量接近 60%，而且由於人口和經濟活動增加，電廠的溫室氣體排放量在數量和比例上皆有上升的趨勢。所以，控制發電過程產生的溫室氣體是我們的工作重點。要做的事情很多，有些可以即時見效、有些則需要較長時間的規劃和配合。

即時見效的方法是節約能源。減少浪費用電，便可以減少發電過程中釋放的溫室氣體。正如我在立法會和其他公開場合多次指出，很多的辦公室、商場等地方的空調過冷，造成浪費。如果感到室內空氣侷促，應該增加鮮風量，而不是降低空調溫度。把空調溫度平均調高攝氏 3 度，每年便可以節省達十多億度電。政府在這方面已經發出行政指引，並提供技術協助，着令所有政府辦公室必須調校空調室溫，以攝氏 25.5 度為最低限值；除空調外，如果全港辦公室、家庭都可以選擇使用有機電工程署發出的一、二級能源標籤的電器，每年可以節省 4 億度電。這些措施可以不費分毫、不影響生活舒適、無須大額投資，即時便可節省近 5%的用電量、減少 5%在發電過程中產生的溫室氣體及其他污染物。

此外，我們正與電力公司、學者和專業工程師研究，希望制訂接駁電網的安全規格，方便電力用戶可以同時得到電力公司和自行安裝的小型可再生能源系統的供電，鼓勵更多用戶使用可再生能源。我們希望有關的工作可以在短期內取得進展。

另一方面，需要較長時間規劃的控制溫室氣體工作主要有以下幾項：

第一，增加天然氣的供應 — 我們已經要求兩間電力公司(“兩電”)積極尋找天然氣的來源，避免因為天然氣供應不足而須增加燃煤發電。

第二，廢物轉化能源技術 — 廢物轉化能源可以減少使用化石原料發電。顧問公司已經從眾多技術方案中，選了 8 個較為可行的方案進行詳細研究。我們打算在明年年初就技術方案諮詢公眾意見。

第三，提高燃煤發電機的效率 — 現時兩電的燃煤機組效率與其他先進地區同期興建的燃煤機組相若。但是，隨着技術發展，新一代的燃煤機組的效率比現時使用中機組的效率高出約 20%。我們會建議電力公司研究在合適時間更新部分燃煤機組的可行性。

第四，政府現正研究 2008 年後電力市場的發展方案。經濟發展及勞工局會於明年年初就此作第一階段的公眾諮詢。另一方面，可持續發展委員會亦正邀請公眾發表有關在本地發展可再生能源的意見，並打算在匯集有關意

見後向政府提出建議，我們也會因應委員會的建議，進一步考慮可再生能源在 2008 年後電力市場的角色。現時，我們已經取得兩電的合作，研究興建兩座具商業規模的風力渦輪，讓市民可以親身瞭解風力發電的優點和限制，從而決定在香港發展大型風電場的可行性及規模。同時，我們也加緊搜集太陽能和風能的技術數據等資料，以協助制訂政策。

以上的措施都涉及非常複雜的規劃、環境和規管問題，也需要龐大的資金，政府必須小心考慮其利弊、規劃和技術上的可行性，以及社會整體的承擔能力，我們會充分諮詢立法會和公眾才作出最後定案。

我希望再次強調，改善全球氣候變化，是香港和世界各地的共同責任。就香港方面的工作，我們呼籲政府、電力公司和所有市民要共同努力。

蔡素玉議員：*主席，局長去年提出了的 3 個方案，似乎是一些"實牙實齒"的措施，但在今天，談及有關的進展時，原來所謂增加天然氣的供應，只是要求兩電去做，而所謂提高燃煤發電機的效率，也只是建議電力公司研究在合適時間更新燃煤機組的可行性。這令我們覺得，局長去年所提的 3 項措施，根本上不是特別的措施。我想請問局長，你之前提出的該 3 項措施，是否只是說說而已呢？若否，可否告知我們一些具體的資料，例如時間表，實施的程序等呢？*

環境運輸及工務局局長：首先，我想回答一下關於天然氣的供應。兩電均同時探測過天然氣源頭，以備用作天然氣的供應。根據中電方面的報告，供應中電龍鼓灘發電廠的天然氣田的可開採分量是比初期估計為少，因此，中電在 2003 年的天然氣用量比例其實較少，這是事實，我們的推動則是另一回事。事實上，天然氣的確是國際需求比較大的一種燃料。在同一時間內，中電方面已着手物色其他的供應地點，亦考慮是否停止使用海南島的管道作輸送，而另設一個貯藏庫，以船把天然氣運來香港。我可以這樣說，這些皆是未成功的計劃，但卻是已實質着手進行的計劃。至於廣東方面，他們已經在國內找到一處地方來設立貯存庫，可以在未來為他們供應天然氣，不過，我們現時還未知道其實質的數量，我們只知道他們已經選址，該處並不在香港境內，所以亦沒有需要通過我們的規劃和環評。這些工作都是一直在進行中，而我們亦清楚表明，於 2008 年，再次與經濟發展及勞工局一同進行檢討時，我們會清晰地提出這必須是一項條件。

此外，蔡素玉議員提到有關制訂政策，就再生能源發展的目標制訂相關時間表 — 對不起，主席，我說錯了.....

主席：不如讓蔡議員重複她剛才的補充質詢。蔡議員，請你提問。

蔡素玉議員：*主席，關於提高發電機發電效率的問題，局長的主體答覆只是說會建議研究在合適時間更新部分燃煤機組的可行性，這根本不是一項正式的措施。但是，局長去年對我們說過，似乎是有一項措施的。我想請問，局長有沒有具體的措施和時間表？*

環境運輸及工務局局長：主席，我們的確曾向電力公司提出這個要求，是要求他們研究可否將現時的發電機組改善，以提升到一個效益較高的層面。他們亦有繼續研究，不過，他們是否可在現有的機組中實現這個要求，還是要更換新的機組，至今仍未有定案。在 2008 年後的電力市場檢討中，我們亦會要求他們這樣做的。

林健鋒議員：*主席，我想請問有關使用可再生能源的成本，以及會否在善用土地和美化方面造成壓力呢？換句話說，該成本會否比現有的電力成本更高呢？*

環境運輸及工務局局長：主席，各種不同的可再生能源的成本都是不同的。例如化廢為能（即利用現在堆填區的沼氣或燃燒垃圾而產生電力），費用是較低的，但如果是用太陽能，以目前的科技和可行性來說，其成本會比現時以煤或天然氣發電的成本高出數倍的。至於利用風能，按北歐國家的經驗，建設一座風能發電廠的投資額，就相同的電力輸出率而言，是與一座使用燃油的火電廠相若；當然，當它運作起來的時候，是會比火電廠便宜。可是，還有其他須予考慮的方面，例如香港地方小，如果建設風能發電廠，風能發電機運行時所產生的低頻率噪音，可能會對市民造成很大滋擾。所以，我們現在希望兩電會製造一個商業規模的渦輪來進行試驗，讓大家感受一下當這些風能發電機運作時，是會有些甚麼後果的。

主席：林議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

林健鋒議員：*主席，就成本方面已經回答了，不過，我想請問，建設風力渦輪是要佔用大量土地的，那麼，土地的成本是否亦已計算在內呢？*

環境運輸及工務局局長：主席，用地方面的費用並未計算在其中。我們會考慮可能在土地上，又或在海面建設這些發電機，不過，我們是沒有把地價計算在內的。

劉秀成議員：*主席，在可再生能源方面，我們很高興看到當局正研究以太陽能和風力發電。香港四面環海，其實，世界上最便宜的電力是由水產生的。我想請問，局長會否研究利用水力（例如潮汐能等）發電或產生能源呢？我想請問局長有沒有進行這方面的研究？*

環境運輸及工務局局長：主席，我不是很清楚劉秀成議員所指的是哪一類的能源，是否指 hydroelectric power？有些能源的產生，是須有地形來配合，例如要有一些從高處流下來的河流，即是說，要有天然條件才能做得到，這是其中一種，香港在這方面的條件是很少的。另一類與水有關的能源是從海浪產生，海浪的起伏和潮汐漲退都包含能源，這些能源是可以使用的，但有關這方面的技術仍未成熟，當然，人類正用一切方法探索和爭取能源，然而，我認為這個產生能源的可行性是將來的事，目前我們在這方面仍未有成熟的科技。

曾鈺成議員：*主席，何種可再生能源是適合在香港的環境發展，以及香港的電力市場應該擔當一個怎麼樣的角色等問題，我相信是牽涉相當多的研究工作，而研究本身亦須用大量資源。這個研究結果可決定將來這些可再生能源發電時，其成本是否可行。我想請問局長，這些研究究竟會由誰來做呢？是否全部都只是讓兩電自行去做呢？政府究竟有沒有資源進行這項重要的研究呢？*

環境運輸及工務局局長：主席，我們進行了一個有關可再生能源的研究，第一階段亦已經完成。我們看到香港有哪些地方是可以進行生產這些可再生能源，哪一類別的能源是比較有可行性等。政府本身是會在這方面投入資源進行研究，並且會有計劃地進行的。例如，現時風力測量計劃及小型屋頂風電系統的試驗計劃都在進行中，亦有在數個商業大廈進行太陽能的研究，其中包括我們的機電工程署的新大廈、科學園等都有進行這類試驗。除了研究之外，在應用方面，政府亦會採取主動的態度，並會投資去做。至於說到哪一類是最可行呢？目前看來，當然是化廢為能，例如，堆填區的沼氣如果可以用來發電的話，所需的成本應該是最低的。

電力公司方面所擔當的角色便很重要了，所以我剛才在主體答覆中也提到，我們爭取和研究他們所使用的安全方法，將產生的電力接駁到他們的供電網上，因為電力產生之後，未必可以立即把它消耗，如果將它儲在電池中，效益是很低的，所以必須回輸往供電網，以便在網上應付需求，這樣才有經濟效益。因此，我覺得，電力市場首先要開放，讓這些可再生能源產生的電力輸送到供電網中，這是第一步。

主席：本會就這項質詢已用了超過 19 分鐘，現在是最後一項補充質詢。

郭家麒議員：*主席，我希望局長澄清一點：因為在主體答覆的第 4 頁中，局長提到研究使用新一代的燃煤機組，而在早一段則提及會增加天然氣發電機的角色。兩項建議的性質其實很不同，在環境污染、製造溫室氣體等方面所造成的影響亦很不同。我不知道局長或政策局怎樣看這兩項建議，是要兩項建議一起進行，還是有一個優先次序來進行，而這些建議會怎樣影響我們現時的溫室氣體的產生和環境污染？*

環境運輸及工務局局長：主席，在各種能源發電方法之中，我們提出了燃煤和使用天然氣，兩種能源都會被考慮使用的。當然，燃煤發電所產生的溫室氣體較高，所以使用天然氣是比較好的。但是，我們同時亦要考慮到供電的需求，因為我們必須有穩定而可靠的電力提供，這對整個社會的經濟和發展都很重要。我們是不可能讓電力的產生集中在唯一一種能源，例如天然氣。所以，我們採取的能源是多類型的，例如我們用以發電的能源有三分之一是核電，三分之一是燃煤，三分之一是天然氣，這樣可以平衡使用各種能源，並得到能源供應的保證，而不會單靠某一種燃料，否則，如果這種燃料短缺時，對我們的供電便會產生嚴重的影響。所以，為了平衡各方面的需求，我們是會使用數種能源的。

郭家麒議員：*主席，局長沒有回答我的質詢，我想再請問有關先後次序的問題。是否 3 種能源都是各佔三分之一的比例呢？*

環境運輸及工務局局長：主席，這是我們目前採用的比例分配，至於將來會如何？我們也是會採用多元化種類的，但有關的比例可能會隨着時間而有所變動。

主席：第三項質詢。

東涌的深宵診症服務
Medical Consultation Services After Dark in Tung Chung

3. **張學明議員**：*主席，東涌新市鎮人口正不斷上升，對醫療服務的需求亦相應增加。由於該區的晚間及深宵診症服務嚴重缺乏，在深宵感到不適的病人，前往最近的瑪嘉烈醫院，車程需時 30 分鐘以上。就此，政府可否告知本會：*

(一) 如何跟進及解決該區缺乏深宵診症服務的問題；

(二) 會不會考慮於短期內在東涌健康中心提供 24 小時診症服務，以紓緩東涌居民對有關服務的需求；及

(三) 將於何時落實東涌醫院的選址，以及預計最早何時動工興建該醫院；在醫院未落成前，當局會否逐年按東涌人口的變化，檢討當地居民對醫療服務的需求？

衞生福利及食物局局長：主席，多謝張學明議員提出這項質詢，我想就第(一)和第(二)兩個部分一起作答。

(一)及(二)

政府非常理解東涌居民希望在東涌提供夜診服務的訴求。衞生福利及食物局及醫院管理局（“醫管局”）亦多次就此與東涌居民交流，以期尋求能應付居民需要的方案。我們回顧了大嶼山居民在深夜 12 時至翌晨 8 時使用鄰近北大嶼山的醫院（即瑪嘉烈醫院和仁濟醫院）急症服務的情況，發覺每天在這個時段內到這兩間醫院急症室求診的人數平均不到 3 人（實際是 2.2 人），而屬危殆及危急情況的病人則平均更少於 0.1 個（即 0.06 或 0.07 人左右）。

考慮到深宵服務的使用率相當低，我們正着手籌備延長東涌健康中心夜診時間兩小時，即由現時 10 時延至深夜 12 時。在試行了一段時間後，我們會再檢討夜診服務和鄰近醫院急症服務的使用率，然後決定較長遠的方案。

（三） 我們十分理解北大嶼山居民對興建北大嶼山醫院的訴求。根據一般的規劃指引，我們會在地區人口達 20 萬人時提供急症醫院服務，但基於北大嶼山的獨特情況，我們已特別處理，現正展開北大嶼山醫院的初步規劃工作。

我們初步擬於東涌第 13、22 及 25 區興建北大嶼山醫院。現時，這幅地的法定規劃用途包括“住宅（甲類）”及“政府、機構或社區”。我們已向城市規劃委員會（“城規會”）提出修訂，在“住宅（甲類）”地帶的“註釋”的第二欄加入醫院用途。城規會早前已刊登憲報公告，就這項修訂徵詢公眾意見。如獲城規會同意在這方面註入醫院用途，我們會正式諮詢區議會及東涌鄉事委員會。然後，我們會正式向城規會提交在東涌這 3 個區興建醫院的申請。如申請獲得批准，我們便會落實選址。

經選址後，我們將於明年申請預留款項興建這間醫院，並同時展開仔細設計工作。如果一切順利，可望於 2006 年向立法會財務委員會申請撥款興建該醫院。在 2007 年開始施工後，北大嶼山醫院應可在 2010 或 2011 年落成，分期投入服務。可是，由於北大嶼山醫院的情況特殊，政府內部仍須詳細研究這項工程在整體工務工程中的優次。在醫院尚未落成前，我們會密切留意東涌居民對醫療服務的需要，並在可行情況下適當調配資源，以滿足居民對醫療服務的需求。

張學明議員：*主席，局長剛才在回答我的質詢時說了兩個數字，一個是關於大嶼山這邊的，指出過往平均每天有 3 人需要夜診服務，另一個則是有 0.1 人屬於危殆情況；這即是說每月約有 90 人，而每年則有 1 000 人左右。我想問政府，在過往兩年，這 2 000 人中有多少是由於要長途跋涉經過半小時前往瑪嘉烈醫院就醫而延誤了接受治療，造成人命傷亡的呢？不知局長可否向我們提供這方面的數字？*

衞生福利及食物局局長：主席，我們沒有這方面的數據，尤其是有關因延遲而導致病人有生命危險的數據。不過，一般來說，危殆未必一定立刻影響生命。當然，我們認為當中的車程並不理想，尤其是由東涌到瑪嘉烈醫院需時約 33 分鐘，這是較市區一般的 17 至 18 分鐘車程為長，但基於地形環境，我們亦無法把這車程縮短。如果使用直升機，等候的時間有時候更長。所以，我們暫時須接受這個安排，直至北大嶼山醫院落成後，希望這個情況得以改善。

林偉強議員：*主席女士，鄉議局和離島區議會也知道，一個新區要待人口達到了 20 萬人後才能興建一間醫院，而離島區議會亦知道夜間求診的病人不多，但礙於新機場已座落於大嶼山，以及迪士尼主題公園即將落成，當局會否考慮從速興建這間醫院，以配合旅遊人士和整區的需要呢？*

衞生福利及食物局局長：據我們估計，大嶼山於 2010 年時，人口也只會有 11 萬人左右，而不是 20 萬人那麼多。所以，我們考慮在北大嶼山興建醫院時，已是把機場工作人員的需要、旅客的需要和將來的發展計算在內。例如，我們已考慮了酒店的住客及前往迪士尼主題公園的遊人人數才作出決定。這是一項特殊的考慮，尤其是這是一項設置在鄉間或郊區的醫療設備，我想我們不可以完全按市區的規劃標準作決定。所以，我們在處理這個問題時，一定會有一些彈性的。

譚耀宗議員：*主席，局長今天的答覆，跟我們以往多次帶居民見前任局長時的說法，其實是相類似的。不過，我想問局長是否知道，東涌的居民一旦在深宵遇到不適，他們是會很擔心的，因為不知道自己的不適情況達到甚麼程度。如果他們召喚救傷車，車程又需時半小時。他們不知道應去醫院還是不去，因為如果不去，便要等到天亮，但如果去，問題可能又不是那麼大，所以，住在那裏的居民是相當擔心的，.....*

主席：譚議員，請提出你的補充質詢。

譚耀宗議員：*這些擔心，看來也無法解決.....*

主席：譚議員，請你直接提出補充質詢。

譚耀宗議員：*局長會怎樣延長急症室的時間？可否告知居民一個具體日期？*

衞生福利及食物局局長：我們已跟醫管局進行研究，他們會由明年年初開始延長診症時間至午夜 12 時，然後在 6 個月後檢討是否須再延長。不過，我想提出一點，如果我們安排 1 名醫生、1 名配藥員、1 名護士當值，但每晚

只是看 3 個病人或更少，甚或沒有病人，那便是一個頗大的浪費。如果我們安排這些工作人員在其他急症室工作，則他們可幫助其他很多有需要的病人。所以，我們也要在這方面平衡一下，才可作出決定。

梁耀忠議員：*東涌已發展了很多年，但很可惜，醫療設施仍未可追上居民需要。局長在回答這方面的質詢時，多次說到北大嶼山的特殊情況，說要予以特殊考慮，特別在主體答覆的最後部分，局長更說到"由於北大嶼山醫院的情況特殊，政府內部仍須詳細研究這項工程在整體工務工程中的優次。在醫院尚未落成前，我們會密切留意東涌居民對醫療服務的需要，並在可行情況下適當調配資源"。我想問一問局長，他說這個情況是很特殊，又說要在適當情況下適當調配資源，究竟具體內容是甚麼？可否具體地告訴我們，而不是這麼抽象？*

衞生福利及食物局局長：據我所知，現時，大嶼山的大澳和梅窩有提供 24 小時門診服務，唯獨是東涌沒有。這主要是因為那裏有道路可連接其他的急症室。所以，時間雖然是長了，但也不會令他們過於不便。在這個情況下，我們要平衡居民的需要和他們的急切性，然後決定怎樣增加服務。我剛才也說了，如果現時每晚只有少於 3 名病人看病，投放更多資源在這方面並不是一個好方法。不過，如果將來人口有所變化，例如出現了人口老化或其他情況，而我們又看到居民的需求有上升時，我們是會有決定的。我剛才已說過，我們會先把現時的服務延長 2 小時，然後在 6 個月後再檢討是否要再延長。

梁耀忠議員：*我是期望局長說一些具體內容。他說會看看人口將來的變化是怎樣，人口老化了又會怎樣，但不知局長可否訂出一個大綱給我們看？例如，老年人口達到多少萬人，他便會怎樣做。局長可否訂出一些準則，具體地告訴我們呢？這總較他現時只是告訴我們屆時會檢討，看看情況怎樣為好，因為那即是沒有準則。我們希望他在具體情況下會有具體準則，不要像現在般抽象。*

主席：局長，你是否還有補充？

衞生福利及食物局局長：也許我補充一下。其他地區的急症室，每晚通常也為數十名病人聽診。如果我們要在東涌設置一間 24 小時的急症室，我們相信人口一定要達到某數目，而需求亦要達到某程度，我們才可以做得到。

李永達議員：*首先，我恭喜周局長上任不足兩個月，便落實了興建這間醫院。不過，我希望這間醫院能在 2007 年前落成，那麼，我便可多讚局長數次。主席，我的補充質詢是，局長在作補充回答時說，梅窩和大澳也有 24 小時的急症服務，但大家也知道，這兩個地區的人口較東涌少得多 — 據我估計，大澳只有四五千人，梅窩也只有萬多二萬人。局長可否向立法會說一說，為何這兩個地方可以有急症服務，而東涌這個有 10 萬人的地區卻不可有 24 小時的急症服務？*

衞生福利及食物局局長：我剛才已說過，要以公路把大澳和梅窩這兩個地方連繫到其他急症室是相當困難的，很多時候也得靠直升機把病人送到其他的急症室。然而，東涌的情況卻不同，它有一條比較好的公路連貫到其他公立醫院的急症室。我剛才也說了，一般來說，居民只需 30 至 33 分鐘便可到達醫院。所以，在這個情況下，我認為暫時沒有需要把服務延長至 24 小時。

李卓人議員：*我唸中學時沒有唸地理科，但主體答覆中所說的“鄰近”北大嶼山的醫院是瑪嘉烈醫院，“鄰近”這個詞真的有點問題。局長，我相信你也承認，車程其實也要三十多分鐘。我想問局長，你剛才在回答李永達議員的補充質詢時說，大澳與梅窩雖然人口少，但也應要有 24 小時的門診服務，因為否則的話，便要用直升機。這是否代表局長是接受用三十多分鐘到急症室去呢？如果我們的標準是不接受花三十多分鐘才能到達急症室，是否代表了東涌也應即時要有夜診服務，而不是說要等待在 6 個月後再檢討呢？*

衞生福利及食物局局長：以市區來說，我們一般接受的車程是 17 至 18 分鐘，但對於郊區的病人，我們是不可以採用同一個標準的，因為如果居住在那麼遠的地方，即使召喚直升機，有時候也需要幾乎 1 小時才到達。這是我們要接受的現實。我不是說我一定認為這是不可以接受，但在無辦法的情況下，我們還是要接受的。

李國英議員：*根據局長剛才在主體答覆中提供的數字，像張學明議員的演繹那樣，每月會有 90 人，而情況危殆的有 6 人，局長於是立即訂出了措施。不過，我想告訴局長，這些數字其實是反映了深夜 12 時至凌晨 8 時的情況，但你的措施卻只是延長 2 小時，即開放至深夜 12 時。這教我感到似乎並非對症下藥。局長究竟有沒有其他更好的處方呢？*

衞生福利及食物局局長：按照我們的經驗，如果是一般的所謂急症，即如發燒、肚痛般，病人是會知道甚麼時候看病會是比較方便。至於真正緊急的病症，例如心臟病或一些創傷，老實說，即使送到那裏也沒用，一定要到急症室才行。所以，我相信對少數人來說，這會是有點不方便，但對於整體服務來說，並沒有造成很大影響。

王國興議員：*我想透過主席問局長，有沒有就大嶼山這間醫院的座落地點徵詢東涌居民的意見？如果有，東涌居民的意見是怎樣？如果沒有，理由又是甚麼呢？*

衞生福利及食物局局長：主席，據我記憶所及，我們在東涌區議會曾提出這個問題。一般來說，有人贊成，有人反對，有些人則覺得現時的選址是過於接近他們的居所。我們原以為醫療設施如果接近民居應是最方便的，所以，聽到居民說寧願醫院處於較遠的地方，我也覺得有點奇怪。每逢涉及選址，大多數也有不同的聲音，但無論如何，我們也要待城規會有了決定後，再回去區議會報告，希望屆時會得到更大的支持。

王國興議員：*主席，我的補充質詢是問局長有否徵詢居民意見。當然，區議會也是一種途徑。因此，我想提出的跟進質詢是，他可否回答我，局方會否直接瞭解一下東涌居民的意願是甚麼呢？*

主席：王議員，你是想局長回答有關徵詢其他東涌居民的意見？你剛才的第一項補充質詢是問有否諮詢東涌居民，但你現在是想局長回答有否諮詢除區議會之外的東涌居民，是嗎？

（王國興議員點頭表示同意）

衞生福利及食物局局長：主席，我們會盡量做。不過，據我理解，東涌的區議會議員是東涌居民選出來的。

王國興議員：*主席，他似乎未有直接回答我的跟進質詢。*

主席：王議員，你不用急着提問的。局長，至於怎樣回答，由你自己決定。

衞生福利及食物局局長：主席，我的答覆便是我們會盡量徵求東涌居民的意見，但我們也要尊重東涌的區議會，因為那些區議員也是由居民選出來的。

主席：本會就這項質詢已用了超過 18 分鐘，現在是最後一項補充質詢。

周梁淑怡議員：*最近，我們聽到財政司司長說將會在大嶼山展開一個鴻圖大計，但局長剛才說那裏的人口只不過是 11 萬人，尚未到達 20 萬人那個規劃所訂的數字。在局長考慮時，不知道有否考慮到財政司司長這個鴻圖大計，將會為大嶼山，尤其是北大嶼山帶來很多新居民？一旦展開了該鴻圖大計，便會有很多發展，出現不同類別的居民，而他們對醫院服務亦會有不同的要求。不知道局長有否把這各點考慮在內呢？*

衞生福利及食物局局長：我想我在主體答覆中已說了，我們在設計這間醫院時，會看看整個地區的發展是怎樣。現時，我們會看機場的需要和迪士尼主題公園落成後的遊人需要，將來亦會看看其他的設施、其他的工業或商業活動會為那裏帶來多少居住人口和活動人口。因此，在我們決定興建醫院時，我們是希望分數階段來進行，視乎情況決定何時興建多些設施，以及何時擴建。

主席：第四項質詢。

在中心地帶植樹及設置步行街
Planting Trees and Setting up Pedestrian Boulevards in Central Areas

4. **劉秀成議員**：*主席，政府可否告知本會，現時有沒有計劃在全港 18 區的中心地帶植樹及設置步行街；若有，在各區推行該計劃的進展情況，以及全面實施有關計劃的具體方案及時間表？*

主席：若沒有，原因是甚麼？

劉秀成議員：*若沒有.....我知道政府是有的。（眾笑）*

環境運輸及工務局局長：主席，劉秀成議員似乎已知道答案了，但他仍要提問。環境運輸及工務局在 2002 年 12 月成立了一個高層的綠化督導委員會，就本港的整體綠化策略作監督及指導，並為市區制訂可持續推行的綠化計劃及統籌各部門的綠化工作，收集專家顧問對綠化工作的意見及研究與私營機構合作，推廣市區綠化計劃。在 2003-04 財政年度，我們共種植了約 1 600 萬棵植物，分布在公路、行人路、公園等地方。在 2004-05 年度，我們會再種植約 1 000 萬棵植物。此外，我們亦會與私營機構合作進行各項綠化計劃，其中一項初步準備在本年年底在中環商業區展開。

為了配合重點增加市區的綠化地帶，我們於今年 8 月在綠化督導委員會轄下，成立了一個由土木工程拓展署署長出任主席的綠化總綱委員會，統籌為市區內指定區域進行植樹及街道景觀改善工作，即 Green Master Plan（總綱）。

我們預算在 2005 年內完成尖沙咀主要旅遊區範圍及中環商業區中心地帶的綠化總綱圖，亦會研究與私人發展商及半官方機構，包括市區重建局、九廣鐵路公司等合作在他們發展項目的周邊地區美化市容。此外，我們將會在隨後數年繼續為市區內各分區制訂綠化總綱圖發展計劃，並會優先處理現時發展較為密集的地區，例如上環、灣仔、銅鑼灣、紅磡、旺角及觀塘等。

此外，政府每年皆會為全港擬定綠化計劃，以便規劃及監管有關工作的進度及成效，有關計劃包括：

(i) 在工程中加入植樹項目，並在路旁的美化市容地點及快速公路兩旁廣種植物；

(ii) 在市區有需要優先處理的地點（例如主要的海旁用地、公共屋邨、行人天橋及行人專用區）廣種植物和進行美化工程；

(iii) 在人造斜坡栽種植物；及

(iv) 在郊野地區栽種樹苗。

在設置行人專用區方面，政府自 1999 年開始已經研究在行人流量較高的地區推行步行街計劃，為行人提供更好的環境。至今，我們已經在中環、灣仔、銅鑼灣、佐敦、深水埗、旺角、赤柱及上水實施了 6 項全日步行街計劃及 26 項部分時間步行街計劃。

除此之外，我們正計劃在銅鑼灣啟超道設立全日步行街，該建議除了包括地面的步行街外，亦涉及興建一條橫跨軒尼詩道連接崇光及興利中心的地底行人通道。規劃署在過去數月，就這方面諮詢公眾，現正研究收集到的意見，然後作最後決定。

政府正研究在尖沙咀設立步行街，並將在今年年底就該項建議諮詢公眾，同時亦會就尖沙咀的綠化建議，諮詢區議會。

劉秀成議員：*主席，局長剛才提到種植了很多樹，但我卻不大有這種感覺。請問局長在各區建設綠化步行街時，在設計方面會否考慮以該區的特色作元素？會否擺設不同的、特別的藝術品，以供市民欣賞，及最重要的，推動香港藝術家的創意呢？*

環境運輸及工務局局長：主席，我相信劉秀成議員看不到已種植了很多樹，其實我也有這種感覺，因為我們對樹木是不會嫌太多的，而且往往種了很多樹也難以達致綠樹成蔭的景象，其中一個原因是香港這地方有很多掣肘，例如街道地面面積小，地底又滿布喉管，想找一片靜土也很困難，而且很多樹木也是無法種植的。因此，我們希望在將來的工程規劃上能採用一些共同使用的渠道，把所有喉管設置其內，以便騰出一些地方種植樹木。

至於配合各區特色方面，我們是會這樣做的。無論是在步行區或依照現時的總綱規劃，我們皆希望能配合每個地區的需要和特色，並且推廣本地文化。我希望大家如果對這方面有意見的能夠盡量參與，我們亦會提供很多機會讓公眾提供意見，否則，將來完成後大家是不喜歡的話，亦不能達到預期的效果的。

主席：劉議員，你是否想提出跟進質詢？

劉秀成議員：*不是的，局長沒有答覆我剛才問及藝術品的該部分。政府會否推動香港的藝術家把藝術品擺放在步行街的做法呢？主席，我想請局長答覆。*

環境運輸及工務局局長：主席，在可能情況下，正如我剛才所說，如果有地方擺放，政府是會這樣做的。但是，我剛才也提到我們遇到的困難，我們要視乎藝術品的大小及能否配合整體的總綱藍圖。

李柱銘議員：*主席女士，我很開心看到政府每年皆會為全港擬定一些綠化計劃，當中包括在市區的行人天橋廣種植物及進行美化工程。其實，民主黨在多年前已鼓吹政府在香港建立一個由上環至銅鑼灣的行人天橋網，以及綠化行人天橋。請問局長何時才會開始進行綠化行人天橋的工程呢？*

環境運輸及工務局局長：主席，我記得當年羅致光議員在辯論中提出了如此一座天橋的理念，並要求廣種樹木。我當時也表示過很希望看到這個天空之城。過去 3 年，我們已開始進行這項工作，劉秀成議員剛才也提過好像不大覺察樹木的種植，其實，市區內，無論是在天橋或公路，我們已增種樹木。不過，種植時，也並非部門想種甚麼植物便種甚麼，因為在種植過程中植物可能會枯萎，大家可能也看過一些枯乾的植物，而我們還要清除這些枯乾了的植物。因此，我們的計劃是找適當的植物品種，以供在不同的環境種植。我們想在天橋種植一些懸垂植物，例如簕杜鵑，這是我們正在進行中的。我希望這些工作可以做得足夠，讓大家能夠覺察得到，我手邊沒有這方面的例子，所以未能舉例，我希望稍後有機會再討論這問題時，我可以列舉一些實例。

李柱銘議員：*可否以書面提供實例呢？*

環境運輸及工務局局長：可以。（附錄 I）

劉慧卿議員：*主席，我跟局長及劉秀成議員一樣不大看到那些樹木，並非我們嫌多，實際上是很少，尤其是劉秀成議員這項質詢所指的是市區的中心地帶。我想知道那 1 600 萬棵樹和 1 000 萬棵樹之中，有多少棵是種植在中心地帶呢？在綠化總綱藍圖中，有哪些計劃可以解決局長剛才提到的困難，例如地底滿布喉管等？在規劃時是否有需要騰出更多地，以供種植樹木呢？*

環境運輸及工務局局長：主席，我們會考慮在不同地點種植不同的植物，令大家可以注意到。最接近這裏的綠化計劃，是在置地廣場附近實施，計劃已經開始了，現已種植很多樹木，以前是 1 棵樹木也沒有的，我不知道大家有否留意到，在太子大廈和皇后像廣場中央的樹木，亦是新近栽種的。至於其他已植有較大量樹木的地點，包括旺角花墟洗衣街、太子道西的一段、皇后街百草園、中環中西區永樂街廣場。在黃金電腦商場（即深水埗）附近，我們亦計劃建立一個香港秋葉原。這些都是我們按計劃進行中的例子。

至於在樓宇密集的市區，街道上的汽車和行人流量很高，地底又滿布公用設施，在種植時是有問題的。因此，在綠化督導委員會的運作中，我們亦邀請了其他部門參與，例如主管規劃和地政等部門，看看可否在重新規劃地方時，預留一些地方作綠化之用。此外，在現有商住地區，如果當地人士願意進行綠化，我們便希望能在計算地價（premium）時提供優惠，否則，是沒有人願意做的。還有，我們亦考慮到綠化工作會否阻礙其他道路使用者。所以，我們是全盤考慮這個總綱的。

劉慧卿議員：*主席，局長沒有回答我的補充質詢，說這兩年來種植的 2 600 萬棵樹之中，有多少棵是種在市區中心地帶的呢？*

環境運輸及工務局局長：對。我們所種植的 1 600 萬棵樹之中，絕大部分是種植在市區及公路上，在郊野公園所栽種的並不包括在內，在郊野公園栽種的樹木是另外計算的。

何鍾泰議員：*主席，局長提到在人造斜坡栽種植物，香港現時有 57 000 個人造斜坡，政府轄下的有接近 4 萬個。過去，這些斜坡大部分都是噴上相當難看的英泥漿。請問政府會否考慮把這些斜坡盡快綠化？此外，局長可否告知本會，能否先把部分做好，即先剷除英泥漿，然後種植綠化植物或人造草，盡快把這些斜坡綠化？*

環境運輸及工務局局長：主席，我們有很多斜坡的確是由於保障安全的理由而噴上英泥漿的。我們現時的做法是在這些斜坡上再栽種植物，不過，是無須剷除英泥漿的。英泥漿有護土的作用，這是我們必須保存的，但在英泥漿上有甚麼植物適合生長，可以長期美化及保護斜坡呢？我們已開始了這方面的工作。我相信最明顯可見的是在司徒拔道，大家可以注意一下，以前是噴上草漿的，但因為草是在夏天生長，在冬天便會枯乾，翌年又要再噴，這做法不單止很昂貴，而且阻礙交通，因為經常要設置路障，我相信市民亦不會歡迎。所以，我們現時找來了很多類可以在那些環境裏自然地長期生長，並有助抓緊土壤的植物。這些工作屬於我們的園藝建築師的專長，他們會選擇適合的植物，例如首四五年可能栽種某一種植物，讓其在淺土壤中生長，而數年後，則會栽種一些要更深入土壤才能吸取營養來生長的植物，否則，四五年後，在淺土生長的植物又可能會因缺乏營養而枯萎。所以可見這是一個頗複雜的過程。不過，無論如何，我們仍希望能盡量保持斜坡美觀及安全的。

陳婉嫻議員：*主席，我在這裏靜聽局長的答覆，覺得局長很有心思，過去數年來，我們向政府提出綠化天橋時，我記得當時的官員不知道我在說甚麼。我提過日本的天橋有種植植物，這已是六七年前的事了。局長剛才所提到的，我覺得很好。不過，我看過未來的城市規劃，其中並沒有一如局長所說般重視樹木及利用天橋，使人流更暢順，讓龐大的人流接駁新舊城區，最失敗的例子是九龍西，該處的奧海城和舊城區是不能連結起來的，那段路是隔絕了人流.....*

主席：陳議員，請提出你的補充質詢。

陳婉嫻議員：*主席，我會很快提問了，對不起。從東南九龍的新計劃中，我們同樣看到這情況。當然，現時新計劃尚未展開，但舊計劃仍然沒有透過步行街，促使新舊城區的溝通。局長能否在制訂政策發展新地區時，考慮在現有街道設置步行街？新舊城區之間又可否設置步行街，讓人流可以繼續流通，令人們有更多的謀生機會呢？*

環境運輸及工務局局長：主席，我們很同意陳婉嫻議員剛才說的話，因為我們已很努力在規劃過程中參與，這樣會較建妥之後再作更改為佳。因此，我們已盡量提出設立步行街的方案，促進人流暢順，提供美好的環境，吸引遊客和本地人在該區活動，減少人車爭路的情況。當然，這樣在減低道路上汽車擠迫情況的同時，亦能減低空氣污染。綠化正是其中一個進行改善的項目。其實，政府在各項工程中，已預留費用作綠化用途，我們有需要更善用資源，以便做得更好，我們亦希望有更多機會與市民溝通，看看各區市民所需要的是哪些形式的行人通道和綠化工作。

陳婉嫻議員：*主席，局長沒有回答會否制訂政策，訂明在進行城市規劃時，新舊城的交界不是再以一條狹窄的天橋作連貫，而是會透過一些類似步行街的通道，讓人流更暢旺，令大家有更多生機。主席，我指的是政策。*

環境運輸及工務局局長：主席，很不幸，規劃政策並不屬於本局的範疇。但是，我剛才也提過，我會盡量爭取促進我們的概念 — 即美化及方便行人 — 的方案。

主席：本會就這項質詢已用了 18 分鐘，現在是最後一項補充質詢。

單仲偕議員：*主席，我想透過你詢問局長，剛才李柱銘議員提出補充質詢時，述及民主黨提出的天空之城計劃，局長說已就此進行了一些工作。可是，政府現時正相反地考慮在一些密集的地區興建地下之城 — 劉秀成議員剛離開了。樹木是須有陽光的，那麼，如果興建地下之城，樹木又會怎麼樣呢？我們也習慣了隨處看到很多樹 — 不是隨處看到，是經常看到 — 不過，這些樹木很多都是假的，是膠花，現時很多樹木都是這個樣子的，而且在室內可看到很多假樹木。如果興建地下之城，與植樹的政策會否相違背呢？*

環境運輸及工務局局長：主席，我想問單仲偕議員，他在哪裏看到很多膠花呢？*（眾笑）*可能他看到的是另一種膠花，但我卻看不到。

單仲偕議員：*主席，請你容許我澄清後才讓局長回答這項補充質詢。在機場和很多室內的地方，甚至是很多商業大廈的大堂，很多時候，我也會觸摸一下這些花，有時候亦會看見有人拭抹這些花的。*

主席：單議員，你已澄清了。*（眾笑）*

單仲偕議員：*是樹木，不是花，是樹木。*

環境運輸及工務局局長：主席，我相信單仲偕議員提到的是室內植物，並不是室外的植物。我們現時在室外所種植的全部是真植物。

至於建設地下之城，是基於另外一些原因的。大家也知道在銅鑼灣軒尼詩道行人橫過馬路的擠迫情況，已達到一個不可接受的程度，要疏導該區的交通情況，實在不容易。因為路面的面積有限，所以才向地底想辦法，這是很多大城市也會採用的地下城方案，就是會盡量利用密集的商業區的地底，增加人流，並提供更多地方設置小型鋪位。我們會盡量考慮各方面的意見，綠化計劃是會從多方面進行，而行人步行街是其中一個方案。說到我們所種植的花，我希望在以後的政策上，所採用的全部是真植物。

主席：單仲偕議員，你的補充質詢是否未獲答覆？

單仲偕議員：*就局長剛才的答覆，我想局長澄清一點，政府有否使用假花、假樹木呢？局長問了我一個問題，我現在想反問局長，康文署轄下的泳池有否採用膠或人造的樹木呢？*

主席：單仲偕議員，我知道這個問題對你來說是很重要的，但我們不能用議會的質詢時間解答這個問題。我相信你日後是有機會循其他渠道跟進的。

主席：第五項質詢。

派遣警務人員擔任學校聯絡主任
Depolyment of Police Officers as School Liaison Officers

5. **張文光議員**：*主席，據報，警方為節省資源，計劃逐步減少甚至取消派遣警務人員擔任學校聯絡主任。就此，政府可否告知本會：*

(一) 由 2001 年至今，學校聯絡主任每年分別處理多少宗中小學個案，以及現時學校聯絡主任與學生人數的平均比例；

(二) 學校聯絡計劃每年涉及多少開支；當局預計縮減或取消這計劃後每年可節省的開支金額，以及該金額佔警隊全年的開支總額的百分比；及

(三) 警方有否評估縮減或取消計劃對防止校園暴力和青少年罪行有甚麼影響；若有評估，結果是甚麼；若沒有評估，原因是甚麼？

保安局局長：主席女士，警方的聯絡主任計劃分中小學兩個層次推行。聯絡主任會因應中學與小學學生不同的需要，採用合適的方法，向各學校的學生傳達反罪惡的信息，讓學生明白犯罪的因果，以提高其公民責任感、道德觀念和紀律規範，以及加強學生與警方的溝通。

聯絡主任為學校提供的支援，一向以多元化的模式推行，主要從整體學生的角度出發，例如與學校合作舉辦講座及研討會等。雖然聯絡主任亦有處理個別涉及學生的案件，但他們不是唯一可以處理該類案件的警務人員。各警區會按需要而調派適當人手處理個別案件。此外，並非所有學生行為不當的個案都須由警方介入或跟進。事實上，校方、學校社工及其他專業人士等，在這方面亦擔當非常重要的角色。

就議員質詢的 3 部分，我的答覆如下：

(一) 正如以上解釋，學校聯絡主任的工作不應以處理個案的數目或學生的人數分析。警方並無就此儲存分項統計數字。

(二) 由 2001 年至今，中學聯絡主任及小學的學校聯絡主任的數目分別維持在 33 名及 26 名。有關職位在 2004-05 年度的人手開支共約 1,660 萬元。

(三) 警務處不時就警務工作及服務進行檢討。現時未有具體計劃減少或取消聯絡主任的職位。

張文光議員：*主席，大家均知道學校及學校社工有其作用，但他們不能解決學校內的黑社會及童黨干擾，亦不能夠防止校園暴力問題，這正是促使政府撥款 1,000 萬元設立學校聯絡主任的原因。這項計劃對校園暴力及黑社會起阻嚇作用，政府可否告知本會，警方一旦取消這項計劃，會否導致校園暴力及黑社會的問題重新猖獗？警方在取得 1,000 萬元額外資源後，又取消這項計劃，把 1,000 萬元"袋袋平安"，請問又是否算是"借艇割禾"呢？*

保安局局長：主席女士，根據我們現時的情報，沒有任何跡象顯示黑社會正進行有組織的滲透活動，在我們的學校當中滲透，或在學校當中招攬學生成為會員。警方一向與多方面（即多個界別或不同團體）合作，例如學校、家長、教師聯合會、青年團體、社會福利署及教育統籌局等，共同推行滅罪宣傳及教育活動。

警方的學校聯絡主任會聯同區內的警方反黑組，不時在學校舉辦講座及研討會，向學校師生講解黑社會的問題。對於學校方面，雖然現時並無跡象顯示有組織性的黑社會活動存在，但警方也一直花費很多人力物力進行這方面的教育工作。我可以向張文光議員保證，我們非常重視這方面。我剛才在主體答覆中已提過，我們在現階段沒有任何計劃取消學校聯絡主任的職位。

劉江華議員：*主席，張文光議員在主體質詢第(三)部分提到防止校園暴力和青少年罪行的工作。不過，局長在回答時表示會不時就這項服務進行檢討，但卻不知道有否成效。我想請問局長這兩項工作方面的成效。如果成效理想，是否意味着這類人手真的不會削減呢？社會上亦不時提及一校一警長的服務，請問是否有需要在這方面增加資源呢？*

保安局局長：主席女士，我們曾對學校聯絡主任進行一些評估，所得到的反應亦相當正面。但是，我們也不要忘記，由於政府現時資源緊絀，每個部門也有責任善用本身的資源，所以警方會不時對其工作作出檢討。我剛才也提過，在檢討完成後，我們暫時並沒有計劃取消學校聯絡主任的職位。

鄭經翰議員：*主席，我想問局長，他是否知道聯絡主任這個職位不單止可以防止校園發生暴力事件，亦可以為學生灌輸一些教育意識，令他們覺得社會是有秩序及法治的，這項教育意味十分重要。此外，學生亦會把駐校警察當為一個榜樣。這是一項教育及服務 — 即既可防止罪案發生，亦帶有很重的教育意味，我不知道局長是否知悉這點。*

第二，我不知局長是否知道以前的一校一警長計劃，在推行上亦非常成功。後來，由於政府出現財赤及開源節流的問題，這項計劃才取消，而以聯絡主任代替。我們又進一步聽到傳聞會取消聯絡主任，這當然會引起社會關注。其實，我想問局長，會否反而考慮恢復一校一警長的計劃呢？

保安局局長：主席女士，我未有聽過每一所學校也派駐一名警長這回事。基本上，因為香港有很多學校，我們沒有這麼多人手。不過，我完全同意鄭議員剛才所說，便是如果有這些聯絡主任駐校，對學生的紀律培訓及向他們灌輸公民責任和自律性，會有一定的作用。我剛才也提過，我們曾對這項聯絡主任的計劃進行檢討，發現這計劃非常受學校歡迎。我在主體答覆第(三)部分也提過，我們雖然經過檢討，但也覺得暫時沒有計劃取消聯絡主任的職位。

張文光議員：*主席，提出研究取消這項計劃的是警務處處長李明逵，理由是要達致政府在 2008 年減赤的目標。我想問局長，你認為預防校園罪案或教育青少年的優次，究竟放在何處？局長可否承諾不會向學生及青少年"開刀"？可否承諾不會借學生及青少年的利益作威脅，以作為爭取資源的籌碼呢？*

保安局局長：主席女士，大家也知道，現時政府財政緊絀，在資源運用方面，每個政策局或部門均一定要有效率。我剛才也提過，每一位部門首長也有責任經常檢討現行的運作，研究如何可在有限的資源下達致最大的成效。剛才我也說過，我們瞭解警方人員駐校擔任聯絡主任，對學生及學校也有一定的正面作用，但這並不代表這項聯絡主任計劃不可以作出改善，或運用現有的資源做更多的工作的。所以，如果要我們日後一點兒也不可以改變這項計劃，我便不可以向張文光議員作出這個承諾。舉例來說，如果日後我們可以採用某些更有效率的方法幫助學校時，是否應該作出嘗試呢？我剛才在回答鄭經翰議員時已說過，我們也瞭解到警方人員駐校是有一定的作用，我們日後在作出檢討時，也會留意這方面的。

劉江華議員：*主席，局長在主體答覆第(一)部分提出並無儲存統計數字，但局長剛才又覺得這項計劃十分正面。局長是憑甚麼標準或哪幾項準則，覺得這項計劃是十分正面及值得保留的呢？*

保安局局長：警方自引入這項聯絡主任計劃後曾進行一項檢討，這是從學校及老師方面收集回來的反應。我現時不能在此逐一作出解釋，但在進行檢討時，警方必然會徵詢其客戶的反應，而學校的反應是非常好的。

郭家麒議員：*主席女士，這項質詢牽涉保安局局長是最理想的，在討論這項質詢時，我們正正可以看到，如果青少年犯罪率可以減低的話，我相信政府在警力及監獄方面的開支也可削減很多。然而，局長的主體答覆似乎是不置可否。我亦想問的是，如果要進行評估 — 當然立法會須視乎評估的結果才決定是否撥款，保安局對於這些聯絡主任在幫助學校及減低犯罪行為方面所作的評估為何？*

保安局局長：我們並無一個客觀答覆可以給予郭議員。我們在中學聯絡主任計劃推行 1 年後，曾經對這項計劃作出全面檢討。各方面包括學校、社工等，對這項計劃也有很正面的評價，認為我們的聯絡主任已經與學校方面建立很有效的溝通渠道及良好的工作關係，但我不能告訴大家有關罪案減少的百分率，例如是 30%或 20%，我沒有這方面的資料。

劉江華議員：*主席，對於這項計劃，局長用了數個形容詞，便是客戶反應熱烈，大家建立有效的溝通及良好關係等。但是，全港有數百所小學，卻只有 26 名聯絡主任，可能並不足夠。局長會否考慮增加這方面的資源和人手呢？*

保安局局長：我在主體答覆已提過，這些聯絡主任派到各所學校，並非等於所有有關罪案或打擊黑社會的責任，完全由這些聯絡主任承擔。在處理青少年問題方面，當有罪案發生，該區的反黑組同事會提供協助，當局及很多非政府機構也會採取跨部門、多機構共同參與的策略來處理這項問題。警方現時會與教育統籌局、社會福利署、非政府機構及學校當局，透過緊密合作，聯手防止青少年誤入歧途。因此，並非所有學生的不當行為個案，也會交由警方聯絡主任處理的。根據警方現時的評估，鑒於青少年犯罪的性質及目前的執法環境，我們覺得現時調配的資源是恰當的。當然，警方會密切監察現時的情況，以及定期檢討有關的機制，以確保我們的資源運用得宜。

主席：第六項質詢。

偏遠地區的公廁
Public Toilets in Remote Areas

6. **林偉強議員**：*主席，據悉，一些偏遠地區的公廁數目不足，而鄉郊旅遊區的旱廁的環境衞生欠佳。就此，政府可否告知本會：*

(一) 當局於去年底提出把 100 個旱廁改為沖水式廁所的計劃的實施時間表；

(二) 有沒有長遠計劃把新界及離島各區的旱廁全部改為沖水式廁所；及

(三) 有沒有計劃在遊人眾多的地區（例如：元朗、西貢、東涌、南丫島及大嶼山）加建公廁；若有計劃，請說明施工時間表？

衞生福利及食物局局長：主席，

(一) 目前全港有 582 個旱廁，由食物環境衞生署（“食環署”）及漁農自然護理署（“漁護署”）負責管理。為改善公眾衞生，政府早前建議將 100 個鄰近旅遊景點或使用率較高的旱廁改為沖水式廁所。在諮詢有關的區議會後，當局已訂定分兩期進行改善計劃。在 2004 年 7 月，立法會財務委員會已批准撥款進行涵蓋 30 個旱廁的第一期工程。工程將於本年年底前展開，並於 2006 年下半年完成。至於第二期為數 70 個旱廁的改善工程，建築署現

正進行技術可行性研究及訂定設計大綱。我們計劃於 2005 年上半年向財務委員會提交有關的撥款申請，並預期於 2007 年年底前完成第二部分的工程。

（二） 至於其他未納入改善計劃的旱廁（包括在南丫島和大澳的旱廁），我們會按實際需要、附近有否鋪設公共排污系統及成本效益等因素，決定會否把更多旱廁改為沖水式廁所。另一方面，我們一直研究新式而環保的廁所污物處理系統，以改善現有旱廁的衞生情況，並於最近展開試驗計劃，測試有關系統的可行性。此外，我們會加強位於熱門旅遊地點的旱廁的潔淨服務，尤其是在假日，以改善該些旱廁的衞生情況。

（三） 政府計劃在新界及離島區興建 20 個沖水式廁所。已獲撥款進行的有 13 項，有部分正在興建中，有部分則將於未來數年動工。有關項目的預計完工時間表載於附件一。

除了上述 13 個工程項目外，政府會尋求撥款多建 7 個公廁，預計有關項目將於未來數年竣工。有關項目的名單載於附件二。

附件一

正在興建或將會動工興建的新公廁
（已獲撥款）

編號	*公廁名稱／地點*	*預計完工日期（年）*
1.*	青衣青嶼幹線觀景台的公廁	2005
2.*	大嶼山欣澳的公廁	2005
3.*	馬鞍山郊野公園內的扎山道公廁	2005
4.*	沙田白石角用地 I 的公廁	2005
5.	大埔第 5 區足球場和休憩用地的公廁	2005
6.	東涌第 7 區休憩用地的公廁	2005
7.*	大欖郊野公園內的大棠公廁	2006
8.	深港西部通道蛇口香港管區的公廁(I)	2006
9.	深港西部通道蛇口香港管區的公廁(II)	2006
10.*	沙田白石角用地 IV 的公廁	2006
11.*	大埔白石角用地 II 的公廁	2007
12.*	大埔白石角用地 III 的公廁	2007
13.	元朗天水圍第 24 號地段的公廁	2009

* 遊人常到的公廁

附件二

將會動工興建的新公廁
（有待撥款）

編號	*公廁名稱／地點*	*暫定完工日期（年）*
1.*	荃灣老圍路公廁	2005
2.*	大嶼山昂平公共運輸交匯處的公廁	2006
3.	馬鞍山鐵路大圍站公共運輸交匯處的公廁	2006
4.*	西貢斬竹灣抗日英烈紀念碑的公廁	2006
5.*	上水至落馬洲支線落馬洲總站公共運輸交匯處的公廁	2006
6.	粉嶺／上水第39區休憩用地的公廁	2007
7.	東涌第2區休憩用地的公廁	2007

* 遊人常到的公廁

林偉強議員：*主席，謝謝局長的答覆。香港是世界著名的城市，亦是亞洲的國際都會，所以旅遊區旱廁的環境衞生是很重要的。我想請問政府當局，會否從速撥款改善問題迫切的旱廁？*

衞生福利及食物局局長：主席，謝謝林偉強議員的補充質詢。首先，要改善這些旱廁，要視乎它們的個別設計，因為只有很少數旱廁可以直接接駁到排污系統，很多時候，要用其他的方法處理糞便。現時我們有兩個主要的方案，第一，是用貯藏糞便的箱子，如果是沖水式的廁所，每星期有需要吸取糞便兩三次，但須有足夠地方才能做得到。至於第二個方案，我們正試驗一些環保的循環式沖廁計劃，這是一個較初步的實驗計劃，只在少數廁所才可以使用。在這問題上，我們希望盡快完成早前答應施行的 100 個旱廁改建計劃，然後再看怎樣改善其他旱廁。我們亦決定不會再增加建設任何旱廁，以免製造更多其他問題。

劉皇發議員：*主席，政府可否告知本會，在旱廁還未被沖水式廁所取代之前，政府有何措施確保該等旱廁的清潔衞生？*

衞生福利及食物局局長：主席，就現時的旱廁，每天也有員工清潔最少兩次。在一些人流多的地方，尤其是在假日，我們會派更多人手負責清潔工作。我上星期曾到流浮山使用一個旱廁，發覺該處的清潔不是一個大問題，但有一些氣味，這也是我們關注的。希望將來設立環保系統之後，這情況可以得到改善。

蔡素玉議員：*主席，局長在主體答覆第(二)部分中提及，正研究一些新式的環保廁所處理系統。前天，我出席一個工業設計獎頒獎典禮，財政司司長也有出席擔任頒獎嘉賓，其中一個得獎的設計便是環保的廁所污物處理系統，而我知道世界很多國家亦有購買這類設計。我想問局長，為甚麼這類設計不可以在其發源地香港廣泛地使用呢？*

衞生福利及食物局局長：主席，我們須作兩方面的考慮。第一，是旱廁的地區環境。通常這些環保廁所須佔用相當大的地方，以作循環用途。第二方面，一定要有電力和水源的供應。因此，我們要視乎每個地區的情況來決定。但是，我可以肯定，我們不單止是考慮外國的環保系統，或只考慮香港或其他方面的環保系統，最重要的是如果有關系統適合香港使用，我們便會採用。

劉慧卿議員：*主席，我最近參加了一個生態旅遊團，前往東平洲、塔門和吉澳，其間收到無數市民的投訴，我亦像局長一樣，到那些地方使用旱廁，而我發覺情況是非常差的。市民在排隊輪候使用時，都要掩着鼻子，情況較空氣污染的問題更嚴重。我覺得旱廁令我們香港人面目無光，而使用旱廁的人，有很多是外國或國內的遊客。在主體答覆的附件中，是沒有提及我剛才所說的數個地方。我想請問局長，應該怎麼辦呢？我們又說要發展旅遊，又說其他行業不能提供就業機會，可見旅遊業是很重要的。我亦曾就此去信食環署。我相信市民知道局長曾巡視這些地方當然會很高興，因為未到過這些地方的人，便不知道情況是怎樣。既然問題這麼嚴重，當局能否取得額外資源，盡快多做點工夫呢？*

衞生福利及食物局局長：主席，我很同意劉慧卿議員的看法，我自己即使不是忍氣吞聲，也忍得很辛苦。*（眾笑）*我希望盡快進行檢討，尤其是在遊客多的地方，考慮如何將現時的旱廁改建，或增加一些公廁的設備，但未必是在同一個地方增建，因為我們要看地形環境，研究哪裏較容易接駁到污水渠，或哪裏較適合建設水廁。我答應議員會緊密注意這方面的問題，希望在不久的將來進行檢討，以及尤其是在離島和遊人比較多的地方，向遊人提供水廁。

楊孝華議員：*主席，我想請問局長，局長剛才指出計劃不再建設旱廁，我當然是同意的。從使用者或遊人的角度來看，正式的廁所當然比旱廁好得多。我想問不會再建設旱廁的主要考慮因素，是否純粹從使用者的受歡迎程度或環保的角度來看，還是從經濟、成本效益的角度來看呢？我不知道政府有否計算過，建設非旱廁的投資較大，但將來的維修、管理等支出會較低？是否旱廁的成本效益證實為較低，所以導致局長有這個決定呢？*

衞生福利及食物局局長：主席，這決定主要是從衞生的角度來看。我相信以我們現時的文化來說，旱廁不再是一類可以接受的廁所。我希望在有需要的地方增加公廁，而不是旱廁。

張學明議員：*主席，我想請問局長有關主體答覆的附件一第 13 項，這附件列出已獲撥款的 13 項工程，其中第 13 項的完工日期為 2009 年。為何一個廁所從現在開始，需時 5 年才能建成，原因何在呢？此外，附件二列出一些有待撥款的工程，其中一項是會在 2005 年完成。我想請問局長，一項是已撥款但在 2009 年才完工，一項是未撥款但在 2005 年便完工，當局是如何衡量工程的進度呢？*

衞生福利及食物局局長：主席，就這個問題，我沒有資料可以提供，我可以稍後跟進或以書面方式回覆。（附錄 II）

周梁淑怡議員：*主席，我聽到局長剛才說，他會進行檢討。我想請問局長，就一個這麼重要的問題 — 我認為這是一個非常重要、有基本需要的問題 — 局長會否考慮三管齊下，即一，加速建造；二，在短期內改善衞生或氣味情況，可以加派人手處理；三，採用新科技？我知道內地是有利用一些新科技，未必一定要使用水廁的。這樣三管齊下，便可盡快在兩三年內解決這個問題，因為事實上，這個問題已經困擾我們很多年了。*

衞生福利及食物局局長：主席，我只能說我會盡力做。我自己也很關注，如果這些地方沒有較佳的廁所，人們便不想到那裏旅遊或工作了。我認為香港人是習慣比較清潔和衞生，這實在是不可以接受的水平。我會盡力檢討，看看可以怎樣做。此外，改建旱廁成為水廁的每一項工程，費用可以是不同的，由於須因應地理環境或作其他設計，費用可以由 40 萬元至 200 萬元不等。

我們會視乎甚麼地方有特別需要和具成本效益才進行有關工程。我亦覺得這是可以有助解決香港的就業問題，我相信我們會盡力爭取資源做這些工作。

陳婉嫻議員：*主席，我完全同意所有同事說的話，在香港這個現代城市，偏偏有這麼多廁所故事可以說，你看有這麼多同事發言便知道了。我也想說一個故事給局長聽：除了對於有關早廁的論點，我是完全同意我的同事之外，我想談一談我們的慈雲山山頂，這數條重要的行山線是毅行者必經之路，但這處只有一個廁所。從五十年代到現在，以我陳婉嫻這麼胖的身型，現在已不能走進該廁所了。該處是用山水沖廁的，只有一格的廁所，當地的村民已提醒政府多次，亦向不同民政事務處反映，但正如西貢、黃大仙、九龍城等地的公廁般，是沒有人理會的，村民想處理卻處理不到，當地便變成猶如一個“三不管”的地帶。局長，從你剛才的發言，我覺得你很用心，你特地視察廁所。不過，局長要“拆牆、鬆綁、起廁所”，又要過五關斬六將，我自己曾當過主席，.....（眾笑）不好意思，主席，因為我不想說“跨部門解決廁所問題”，但客觀上是有需要“跨部門解決廁所問題”，現在的問題必須跨部門才能解決.....*

主席：陳議員，請你提出補充質詢吧。

陳婉嫻議員：*.....局長，你會否在行政會議中，討論一下如何解決這廁所問題嗎？*

衞生福利及食物局局長：主席，既然議員這麼開心，我也會開心地將這個問題帶到行政會議中解決。*（眾笑）*

梁劉柔芬議員：*主席，其實我和劉慧卿議員都是一樣，很多年前已經視察廁所，經過的時候是感覺得簡直不能忍受的，不過，我們有需要時也一定要上廁所。局長在主體答覆的第(一)部分，提及早廁是由食環署及漁護署負責管理，陳婉嫻議員剛才亦表示應該跨部門解決。局長是否覺得，其實應該是由環境運輸及工務局局長和經濟發展及勞工局局長兩方面共同撥出一些資源，盡快解決這個問題呢？如果是的話，又打算如何做呢？你剛才說會將這個長遠問題帶到立法會，但這兩個政策局是否最適切呢？*

衞生福利及食物局局長：主席，我剛才說的是行政會議，在立法會內，我已經取得了所有意見。在不同部門之下，例如食環署、康樂及文化事務署和漁護署等轄下，都是有公廁的。我自己要誠實地承認，食環署廁所的條件特別差。我自己曾到過很多這些地方，我覺得首先要解決我自己部門所管轄的公廁的問題。

主席：本會就這項質詢已用了超過 16 分鐘，現在是最後一項補充質詢。

李柱銘議員：*主席，談到廁所，我要趕回來問一問。首先，我要申報利益，因為我是行山愛好者。最近看到很多報道，說有行山人士被行劫，被綁在樹上，十多小時後才能脫身。主席，我現在提出我的補充質詢。局長說會改善旅遊的熱門地點，搞好旱廁的潔淨服務。我想請問局長，在那些熱門的打劫地點，又會否多建些水廁？因為被綁着十多小時，相信有水廁使用的話，他們會比較舒適。*

主席：這項補充質詢似乎偏離了主題。不過，由於這是最後的一項補充質詢，我且看看局長想如何作答。

衞生福利及食物局局長：主席，我提議大家行山時帶備一個膠袋。*（眾笑）*

主席：口頭質詢時間到此為止。

議員質詢的書面答覆
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

港商在海外受到不合理對待
Businessmen Maltreated in Overseas Countries

7. 方剛議員：*主席，本年 9 月，一名港商在德國杜塞爾多夫參加一個國際鞋類產品展覽時，因涉嫌侵犯版權而被當地警方拘留及脫光衣服搜身，其參展物品亦被悉數充公。該名商人經中國駐德國大使館波恩辦事處出面交涉後才獲准保釋和安排離境。就此，政府可否告知本會：*

(一) 政府駐日內瓦或駐布魯塞爾的經濟貿易辦事處有否即時向該名商人提供協助；若有，協助的詳情；若否，原因為何；

(二) 當港商在設有政府駐海外經濟貿易辦事處(“駐外辦”)的城市進行商貿活動期間遇到不合理對待時，有關的駐外辦會提供甚麼協助，以及當港商在其他地方遇到不合理對待時，政府又如何向他們提供協助；及

(三) 是否知悉，當港商參加並非由香港貿易發展局(“貿發局”)組織的海外經貿活動時遇到不合理對待，貿發局會否向他們提供協助；若會，協助的詳情；若否，原因為何？

經濟發展及勞工局局長(在工商及科技局局長缺席期間)：主席，

(一) 香港特區政府就有關港商在杜塞爾多夫參加鞋展時發生的事件非常關注。由於該名港商被德國警方拘留，事件屬“領事服務”範疇之內，經有關部門協調之後，特區政府認為由中國駐德大使館出面處理，較為恰當。事實上，在這次事件中，我國駐德大使館已在最短時間內派員與有關港商會面，並即時提供協助，而特區政府駐布魯塞爾經濟貿易辦事處亦已作好準備，在有需要時提供其他幫助及聯絡工作。此外，貿發局駐德國辦事處當時亦有向該名港商直接提供協助。

(二) 如果港商在設有特區政府駐外辦的地方進行經貿活動遇到困難(包括遇到不合理對待)，須由特區政府協助時，負責有關商人所在地的特區政府經濟貿易辦事處會盡力協助他們與當地政府和有關機構聯絡，有需要時，會與香港特區政府有關部門和機構聯繫，盡力協助解決問題。如果港商遇到的困難屬特區政府經濟貿易辦事處職權以外的範圍(例如有關僑務或涉及外交)，有關的經濟貿易辦事處會協助他們與當地的中國使領館聯絡，並盡量提供支援。此外，有關商人亦可直接與我國駐當地使領館聯絡，或致電香港入境事務處(“入境處”)24 小時求助熱線(電話(852)2829 3010)。我國使領館及特區政府接獲求助後，會按實際情況盡力給予可行的協助。

如果港商在沒有特區政府駐外辦負責的地方進行經貿活動遇到困難，有關商人可與我國駐當地使領館聯絡，或致電入境處 24 小時求助熱線(電話(852)2829 3010)。我國使領館及特區政府接獲求助後，會按實際情況盡力給予可行的協助。

港商在內地省市進行經貿活動時如果遇到困難，可以向特區政府駐北京辦事處和駐粵經濟貿易辦事處尋求協助，他們會按涉及問題的性質提供適當援助，方式包括直接與內地或特區有關部門協調和跟進，或將個案轉介至該等部門並促請其與求助人直接聯繫。有關商人也可致電入境處 24 小時求助熱線（電話(852)2829 3010）。

（三） 貿發局一向致力協助港商拓展境外市場，並透過該局全球辦事處網絡，為到境外營商或參加展覽會的港商提供各種資料及服務。

如果港商在境外遇到事故，不論該港商是否貿發局的客戶，只要貿發局在有關商人遇到困難所在地或附近城市設有辦事處，該辦事處的職員便會為求助的港商提供協助或將個案轉介往合適的援助機構。如果有關港商在設有特區政府經濟貿易辦事處的地方遇到事故，貿發局亦會知會有關的經濟貿易辦事處。

為進一步提升貿發局的境外支援和服務，該局現正準備一張境外辦事處的聯絡資料卡，免費派發予港商，以便港商更容易接觸貿發局，使用該局的服務。

回收藥物
Recall of Drugs

8. 陳婉嫻議員：*主席，據報，一種名為快確適的止痛藥早前被證實會增加服用者患上心臟病及中風的機會，有關藥廠因而已主動全面回收該藥物。該藥物被全港公營醫院及私家診所的醫生廣泛使用，但在藥廠宣布回收後，不少病人仍獲提供有關藥物。就此，政府可否告知本會，醫院管理局（"醫管局"）及衞生署：*

（一） 有否跟進該藥物的回收情況，以及指示醫生停止向病人提供該藥物；

（二） 有否指示已向病人提供該藥物的醫生跟進該藥物的回收情況，以防止病人繼續服用；及

（三） 有否既定程序，確保前線醫生獲得有關處理類似的問題藥物事故的清晰指引？

衞生福利及食物局局長：主席，香港政府十分關注市民的健康。凡可經私家診所或醫院醫生處方，或經公立醫院及診所系統處方的藥劑製品，均設有註冊和回收制度。該制度的運作方式以國際慣例和經驗為基準。衞生署如發現有藥劑製品對市民健康構成迫切危險，便會立刻展開強制回收行動。有關規定載於衞生署所制訂的藥劑製品回收指引，而製造商亦可基於商業或其他理由主動回收藥劑製品。

在香港，快確適是一醫生處方的藥物，是次回收行動是由製造商主動展開的。該藥的美國製造商基於最近一項對長期（超過 18 個月）服用快確適所引致的副作用的研究結果，決定對該藥展開全球性的回收行動。製造商在 2004 年 9 月 30 日發放新聞稿，宣布主動回收該藥，有關消息亦有載於本地報章。在 2004 年 10 月 2 日至 4 日期間，製造商就回收行動以書面方式通知所有曾獲供應快確適的醫生、醫院和藥房，並請他們向曾獲處方此藥的病人進行跟進。同時，製造商開始到訪曾獲供應快確適的醫院、藥房和私家醫生，以便他們退回藥物。此外，製造商亦設立電話熱線，解答市民對這次回收行動的查詢。在香港的回收工作已於 11 月的首個星期完成。

衞生署轄下診所並沒有供應快確適。醫管局把快確適列為 COX-II 類別藥物，此藥並非公立醫院的常規藥物。不過，鑒於少部分病人在公立醫院的主診醫生處方常規止痛藥物後，仍然希望在社區藥房購買 COX-II 類別藥物，故此，醫生會在適當情況下酌情處方，讓病人在社區藥房配藥。

(一)及(二)

自從製造商宣布主動回收快確適後，衞生署一直密切監察事態的發展。製造商每周均向衞生署提交報告，而回收行動的最終報告亦已於 11 月 12 日提交衞生署。此外，衞生署亦在 10 月底發放新聞稿，並致函全港註冊醫生，提醒他們盡快把該藥退回供應商，並向病人處方其他適當的藥物，藉以補充製造商在 10 月初所發出的新聞稿，以及向曾獲供應快確適的醫生、醫院和藥房所發出的有關函件。

就公立醫院而言，當醫管局知悉製造商在市場全面回收快確適後，已立刻以內部備忘錄方式，透過醫院聯網總監、醫院行政總監及臨床部門主管，向前線員工發放有關資訊。醫管局亦透過“健康資訊天地”與病人組織聯絡並通知他們有關的研究結果；此外，亦指示各醫院及專科門診為有需要的病人作出適當的安排，例如安排病人提早覆診，以便在有需要時向病人處方其他適當藥物。同時，醫管局總藥劑師辦事處也一直與製造商保持緊密聯繫，瞭解製造商所採取的最新行動，藉此通知醫生，並向公立醫院病人提供所需的協助。

（三） 如上文所述，當局已制訂了一套藥劑製品回收指引。該指引已廣泛分發予本港的藥物製造商和進口商，並為業界採用多時。指引中詳述了藥物回收行動的程序，包括與曾獲供應有關藥物者溝通，並向衞生署提交進度及最終報告以供監察之用。衞生署在每次藥物回收行動中均會密切留意所採取的行動，並確保各方能快捷有效地遵守一切所需的步驟。

一般來說，衞生署會向公眾宣布藥物回收行動，並向市民解釋有關藥物對公眾健康所構成的相關影響。如果衞生署轄下的診所有處方該藥，署方會要求診所醫生向曾獲處方該藥的病人跟進情況。

醫管局有一套周詳的程序，以確保前線醫生及員工在處理問題藥物事故方面獲得清晰的指引。有關程序是參照各國衞生監督部門的指引所訂立的。當收到藥廠或衞生署的回收藥物通知後，醫管局會立刻透過既定渠道，迅速發放消息給醫院的前線員工。在這次藥物回收事件中，醫管局的主要溝通對象是風濕科醫生，而他們均已及早知悉有關回收行動。

中醫簽發的病假證明書
Sick Leave Certificates Issued by Chinese Medicine Practitioners

9. **李國英議員**：*主席，關於中醫簽發的病假證明書，政府可否告知本會：*

（一） 有關的政府部門及勞工顧問委員會（“勞顧會”）有否討論香港中醫藥管理委員會（“管委會”）於去年 12 月發出的《註冊中醫簽發病假證明書參考指引》（“《指引》”）；若有討論，結論為何；

（二） 當局是否正在研究如何修訂法例，以確認中醫簽發的病假證明書的法定地位；若然，研究進展為何；若否，原因為何；及

（三） 鑒於有僱主擔心在中醫簽發的病假證明書獲得法定地位後，可能出現濫發的情況，當局如何釋除他們的疑慮？

經濟發展及勞工局局長：主席，

（一） 衞生署有參與制訂《指引》。在該署的協助下，管委會轄下的中醫組在 2002 年 11 月成立註冊中醫簽發病假證明書指引聯絡小

組，負責草擬該《指引》，使註冊中醫簽發病假證明書的事宜得以規範化。聯絡小組的成員包括本地 11 個中醫團體的代表，衞生署高級醫生亦列席會議。聯絡小組認為制訂有關《指引》對香港中醫藥的進一步發展非常重要。聯絡小組在考慮了超過 40 個本地中醫團體的意見後擬定該份《指引》。

此外，勞工處於 2002 年 9 月成立了一個包括僱主、僱員及業界代表的專責小組，就有關落實承認中醫藥事宜提供意見。《指引》中有關“與簽發病假證明書有關的一般事項”的內容，亦包含該小組的建議。專責小組認為應舉辦研討會使註冊中醫能夠就勞工法例下的醫事職能早作準備。

《指引》是根據不同疾病的診斷及主證而作出，而有關判斷是屬中醫業界的專業自主範圍，因此勞顧會並沒有就該《指引》進行討論。根據《中醫藥條例》而成立的管委會，負責規範中醫的執業水平及專業操守。該《指引》經管委會的中醫組通過後，已於本年年初分發給全港的註冊中醫。

（二） 政府經諮詢中醫業界、相關團體、勞顧會及立法會人力事務委員會後，現正草擬修訂相關的勞工法例以承認註冊中醫簽發的證明書，預計會於本立法年度下半年將有關條例草案提交立法會審議。修訂建議包括承認註冊中醫簽發的病假證明書。

（三） 管委會制訂了規範中醫師執業水平及專業操守的《專業守則》，規定註冊中醫須對病人負上專業上的責任，遵守有關醫療法例的規定，並以病人的最佳利益為依歸。註冊中醫必須掌握有關的知識和技能，才可執行其專業職務。守則亦規定註冊中醫不得發出內容失實或誤導他人的虛假專業證明。

《指引》載明，註冊中醫須對病人負上專業上的責任，並須注重醫德，所簽發的病假證明書，亦須符合專業標準。註冊中醫應根據其專業判斷及因應病人的個別情況，簽發適當的病假證明書。註冊中醫如沒有履行上述的專業責任，會被視作違反中醫專業守則，中醫組可能對該中醫進行紀律處分程序。

管委會設有機制處理有關中醫師專業失當及專業操守方面的投訴，因此對註冊中醫專業執業的投訴可向管委會提出，管委會會跟進處理。

為裝備註冊中醫在實施上述立法建議後能適當地擔任有關職能，勞工處編印了“與勞工法例有關的醫事證明及紀錄簡介”，並將此簡介分發予全港的註冊中醫、各商會及保險公司。此外，勞工處亦定期為註冊中醫舉辦研討會，向他們介紹現時勞工法例下的醫事職能。

容許尖子兒童及其家人在香港定居
Allowing Talented Children and Their Families to Settle in Hong Kong

10. 何鍾泰議員：*主席，據報，政府計劃容許內地及海外的尖子兒童及其家人申請來港定居，以紓緩香港人口老化的問題。就此，政府可否告知本會：*

(一) 當局計劃每年容許多少名這些兒童來港定居、他們的年紀及國籍；

(二) 尖子兒童在港就讀的學費與本港兒童的學費如何比較；及

(三) 有何措施確保這些尖子兒童成長後會留港發展？

教育統籌局局長：主席，

(一) 現行入境政策已容許非本地學生[1]來港入讀非公營小學及中學，接受基礎教育。我們明白到讓非本地學生融入於香港的教育體系有其好處。因此，教育統籌局正與有關部門研究入境政策及其他政策應如何配合，以讓更多非本地學生來港進行不同類型的學習。

(二) 根據現行政策，非本地學童在港接受基礎教育，不會獲得政府的直接津貼或資助。

(三) 我們的人口政策旨在建立和培育人力資本，吸納人才來港，以改善香港人口的質素，維持和推動香港知識型經濟的發展。就香港的長遠發展而言，我們希望非本地的優才能在港就學，並在完成專上教育後申請留港工作，協助推動香港經濟發展。

[1] 非本地學生指持有入境事務處處長簽發的學生簽證／入境許可證而來港就學的人士。容許非本地學生來港入讀非公營中小學的政策並不適用於內地人士，在 1979 年 1 月 14 日或以後在澳門定居的前內地居民，以及來自台灣及一些對香港構成保安及入境風險的國家的人士。

擱置發展喜靈洲監獄
Shelving of Development of Hei Ling Chau Prison

11. 林偉強議員：*主席，鑒於喜靈洲監獄發展計劃的土地平整和基礎設施工程可行性研究及初步工地勘測工作第一階段研究的結果，政府指出由於公眾強烈反對，決定暫時擱置該計劃，並會研究其他方案，以解決監獄過於擠迫的問題。就此，政府可否告知本會：*

(一) 在喜靈洲興建綜合監獄的計劃是暫時擱置抑或永久放棄，以及公眾強烈反對會否成為日後新監獄選址的考慮因素；

(二) 在擱置上述計劃後，有否為喜靈洲的未來發展作出規劃；及

(三) 鑒於政府曾研究重建羅湖懲教所，以取代喜靈洲監獄發展計劃，有否落實該重建計劃，以及將會制訂哪些相應措施，應付因懲教院所收容的犯人數目急增數倍而對鄰近地區的治安構成的壓力？

保安局局長：主席，

(一) 正如我們於 2004 年 10 月 12 日告知立法會財務委員會，鑒於公眾反對有關建議及要求當局研究其他發展計劃以解決監獄擠迫問題，當局決定暫時擱置該計劃。我們承諾會探討這方面的其他發展方案。

我們正初步考慮可否盡量在某些懲教院所現址（例如羅湖懲教所）進行重建，以增設懲教名額。在開展這項計劃及日後其他發展計劃時，我們會考慮公眾的意見。

(二) 喜靈洲用作懲教設施已接近 30 年，目前，島上有 3 間懲教院所。擬議的監獄發展計劃擱置後，現階段當局在喜靈洲沒有其他發展計劃。

(三) 擬議的羅湖懲教所重建計劃尚在初步籌劃階段。如推行該計劃，我們會確保該院所的設計及保安設施符合其預定用途及收容額所需的標準。此外，我們亦會採取保安管制措施，有效監控囚犯

行動、防止囚犯逃獄及預防集體騷亂，從而確保羅湖懲教所在增加懲教名額後，其運作不會對鄰近地區的治安構成任何影響。

涉及公共小巴的交通意外
Traffic Accidents Involving Public Light Buses

12. 劉江華議員：*主席，關於在過去 3 年發生並涉及公共小巴的交通意外，政府可否按小巴司機在事發時持有有關駕駛執照的年數及意外成因列出分項數字，以及政府有否研究在成因不同的交通意外中，小巴司機的有關駕駛年資與意外率的關係；若有研究，結論為何？*

環境運輸及工務局局長：主席，過去 3 年，涉及公共小巴的交通意外數目共 2 998 宗，而當中涉及的公共小巴司機則共有 3 146 人。有關司機在事發時持有公共小巴駕駛執照的年數列於附表甲，而根據警方報告的意外成因則列於附表乙。

從附表甲的資料顯示，公共小巴的交通意外與司機的駕駛年資沒有直接關係。我們認為，小巴司機在駕駛期間時刻均須保持警覺，守法忍讓，以便提高道路安全。

附表甲

小巴司機在發生交通意外時
持有公共小巴駕駛執照的年數（2001 至 2003 年）

持有公共小巴駕駛執照的年數	*司機人數*
少於1年	125
1至2年	156
2至3年	143
3至4年	143
4年以上	2 463
不詳	116
總數	3 146

附表乙

公共小巴司機意外成因（2001 至 2003 年）

意外成因	*涉及公共小巴意外的司機人數*
行車時太貼近前面車輛	266
不小心轉換行車線／爬頭	211
不小心啟動車輛	186
疏忽地轉彎	119
不遵守交通燈號的指示	60
其他成因	407
原因不詳	1 897
總數	3 146

接收本地免費電視節目
Reception of Local Free Television Programmes

13. **劉江華議員**：*主席，關於本港一些住在偏遠地區的居民未能清晰接收本地免費電視節目的情況，政府可否告知本會：*

(一) 現時在本港哪些地點不能清晰接收免費電視節目；

(二) 目前電訊管理局決定是否建議廣播事務管理局（"廣管局"）指令電視台興建新的電視轉播站時，所採用的其中一項準則是，在有關地點的 3 公里半徑範圍內，有超過 2 000 人在電視接收方面出現問題，當局會否考慮降低該項人口要求；若否，原因為何；及

(三) 據悉，廣東省部分地區現時可接收本港的免費電視節目，當局是否知悉有關原因，以及為何屬本港範圍的偏遠地區反而不能清晰接收該等電視節目？

經濟發展及勞工局局長（在工商及科技局局長缺席期間）：主席，

(一) 在香港，98.5%的居民能清晰接收免費地面電視，只有小部分在深水埗、灣仔、銅鑼灣、筲箕灣、大埔、荃灣、沙田和元朗個別地點的居民，接收免費地面電視訊號時，受到高樓大廈或山勢所影響。

（二） 根據《廣播條例》（第 562 章）的規定，本地免費電視節目服務持牌機構，除獲廣管局豁免外，必須以節目能在全港接收的方式提供服務。廣管局在要求持牌機構履行這項責任時，會考慮多項因素，包括有關地區的人口密度、有否空餘的頻道用作改善接收和有否合適地點興建轉播站等。由於興建轉播站需時及會增加電視台的營運成本，因此廣管局也須考慮加建轉播站的成本效益。

基於上述考慮，廣管局在諮詢了電訊管理局、亞洲電視及無綫電視後，於 2001 年 3 月根據《廣播條例》發出《關於提供服務規定豁免指引》，列明廣管局在一般情況下會豁免持牌機構無須為半徑 3 公里的範圍內人口少於 2 000 人的地區提供免費電視服務。此外，兩間持牌機構亞洲電視和無綫電視均同意每年興建兩個轉播站，為接收電視訊號欠佳的地區改善電視接收。

我們已制訂了數碼地面電視的推行框架，要求亞洲電視和無綫電視最遲須在 2007 年開始數碼廣播和在 2008 年達至全港 75%數碼覆蓋。數碼地面電視的優點之一是可有效地改善接收。因此，當兩間電視台推出數碼地面電視之後，全港各地區的電視接收均會得到改善，接收電視訊號欠佳的地區也會日漸減少。在數碼地面電視推出之後，廣管局會考慮檢討現行準則是否繼續適用。

（三） 香港的免費電視服務以地面無線電波傳送，廣東省境內一些鄰近香港的地區因此可以接收香港溢出的電視訊號。由於本港地形多山和高樓大廈密集，本港部分地區的接收可能因此受到影響。此外，由於某些位置偏遠、人口稀少的地區處於電視訊號的覆蓋網絡的邊沿或以外，因此未能清晰地接收免費電視訊號。

打擊盜版的行動
Actions Against Piracy

14. 李國英議員：*主席，據報，美國司法部較早時公布歷來最大規模的打擊盜版計劃，建議在美國駐香港總領事館及多個盜版情況猖獗的國家的美國使館派駐聯邦調查局探員及檢察人員，以跟進打擊盜版行動。就此，政府可否告知本會：*

（一） 有否跟進上述建議；若有，詳情為何；若否，原因為何；

(二) 有否評估本港的盜版活動情況；若有，結果為何，以及有否顯示該類活動如美國政府有關報告所指，已達非常猖獗的地步；及

(三) 有否計劃進一步加強打擊盜版的工作；若有，詳情為何；若否，原因為何？

經濟發展及勞工局局長（在工商及科技局局長缺席期間）：主席，

(一) 我們曾聯絡美國有關當局及美國駐香港總領事館，澄清一項有關美國司法部阿什克羅夫特部長（United States Attorney General John ASHCROFT）在發表美國司法部知識產權專責小組的報告（Report of the United States Department of Justice's Task Force on Intellectual Property）時發言的本地報章報道。我們得到確認，報告並沒有指香港的盜版活動猖獗。事實上，美國駐香港總領事館曾致函該報章作出澄清，指出阿什克羅夫特部長只提到東歐及亞洲兩地區有大規模和有組織的侵犯知識產權的非法活動。美國駐香港總領事館亦在致該報章的信中，特別指出美國駐香港總領事在去年 12 月的一次公開演講中，曾表示香港近年來通過了嚴厲的法案，加強執法力度及提高對保護知識產權的經濟效益的認知，在保護知識產權方面的工作非常出色，一改其過去的紀錄。

我們得悉，美國知識產權專責小組報告建議派駐美國執法人員到美國在香港及匈牙利的使館，分別統籌美國在東歐及亞洲兩個地區的執法行動。直至目前為止，美國有關當局並未有向我們提出此項建議。

(二) 我們就保護知識產權而採取的執法行動，已有效地打擊香港的盜版活動。從 1999 年間的一千多間盜版光碟店鋪，大幅減少至目前大約 70 間。存放於店內出售的整體盜版光碟數目，亦由每天約五百多萬張銳減至低於 2 萬張。在製造盜版光碟方面，海關不懈的努力亦已使有關的大型地下工場自 2001 年起銷聲匿跡。

我們在保護知識產權方面的成績得到國際確認。舉例說，香港海關在 2001 年於布拉格舉行的第十屆版權驗證及打擊冒牌活動會議中獲頒發“全球反冒牌獎”（Global Anti-counterfeiting Award），並獲推崇為區內保護知識產權執法機關的表表者。在 2002 年 11 月，商業軟件聯盟向工商及科技局局長頒發“數碼冠軍獎”

（Cyber Champion Award），以肯定香港在保護知識產權作出的努力。2004 年 3 月，美國娛樂軟件協會向海關頒發獎項，表彰我們在打擊盜版遊戲軟件的出色表現。

（三） 我們會繼續致力保護知識產權，包括檢討現行法例以確保我們的知識產權法例與時並進、致力執法，以及推行全港性的宣傳及教育活動。

在執法方面，海關會繼續打擊侵權活動，尤其是犯罪集團經營的活動。此外，海關會加強與業界的合作，以及進一步提高與鄰近地區的執法機構的合作，促進情報交換，以打擊侵權活動。

為向社區推廣對知識產權的尊重，知識產權署會繼續舉辦公眾教育活動，透過探訪學校、大型運動、媒體廣播、研討會、展覽及路演，向社會各階層推廣保護知識產權的意識。最近的計劃包括將在 2005 年年初推行的知識產權導師計劃，知識產權署將透過該試驗計劃培訓一批合資格的老師，分配他們到不同的學校教授關於知識產權的知識。

香港旅遊業
Tourism in Hong Kong

15. 何鍾泰議員：*主席，據報，近年東南亞國家的商品較香港價廉物美，對香港旅遊業構成壓力。就此，政府可否告知本會：*

（一） 過去 3 年，除內地遊客外，從其他地區來港遊客數目的增減幅度；

（二） 過去兩年，有否接獲本港缺乏旅遊景點的投訴；若有，詳情為何；及

（三） 為提升香港對遊客的吸引力而將在未來 1 年採取的措施？

經濟發展及勞工局局長：主席，

（一） 海外旅客（內地旅客除外）數字在 2001 年因外地的恐怖襲擊導致升幅放緩，並且在 2003 年因 SARS 疫潮錄得較大跌幅。在政府、香港旅遊發展局（“旅發局”）及旅遊業界的努力下，本港

旅遊業在疫症過後迅速復甦。海外旅客數字今年有不錯的升幅，在今年頭 9 個月，海外旅客人數較去年同期上升 43.4%。

過去 3 年的訪港旅客人數如下：

年份	*整體訪港旅客*	*海外旅客（不計內地）*
2001	13 725 332 (+5.1%)	9 276 749 (+0.03%)
2002	16 566 382 (+20.7%)	9 741 183 (+5.0%)
2003	15 536 839 (-6.2%)	7 069 628 (-27.4%)
2004年1至9月	15 758 092 (+52.1%)	6 778 617 (+43.4%)

註：括號內數字顯示與去年同期比較的增長或跌幅

（二） 過去兩年，旅遊事務署沒有特別接獲缺乏旅遊景點的投訴，但我們有從不同渠道收到市民對增加旅遊景點的意見。

（三） 為提升香港作為旅遊勝地的吸引力，政府會繼續投資發展多元化的旅遊項目，迎合旅客的需要。旅發局會就不同的目標客羣訂定合適的宣傳策略，吸引世界各地的旅客來港。

家庭旅客是未來重點的目標客羣之一。將於 2005 至 06 年年初相繼落成啟用的香港迪士尼樂園、東涌吊車系統及維港照明計劃第二期將會是吸引家庭旅客的大型旅遊項目。旅發局會加強宣傳香港為家庭旅遊勝地，推介各景點及特色活動。

為進一步開拓潛力優厚的商務及高消費旅客，政府正就水療及消閒度假村設施發展路向進行研究，顧問研究將於明年年初完成。政府亦正積極研究增建郵輪碼頭設施，並快將公開邀請私人機構就此提交建議書。

綠色旅遊和文物旅遊越來越受歡迎，我們會善用資源，積極推動有關發展。將於 2006 年年初開放的香港濕地公園，將會是全亞洲最大的人工濕地公園。我們並計劃在新界北推行以綠色旅遊為重點的先導項目，待擬定出有關項目的工作綱領後，我們會於明年年初諮詢有關人士。

旅發局在未來 1 年亦會繼續舉辦大型推廣活動，吸引更多旅客來港，並鼓勵他們延長留港時間，增加消費。

培訓人才及提升旅遊業的整體服務質素，對提升香港對旅客的吸引力同樣重要。來年，我們會繼續投放資源，透過“旅業英材實習計劃”為業界培訓人才。就旅遊業及相關行業的整體服務質素進行的“服務質素研究”亦將於明年年中完成，研究結果將有助業界提升服務質素。

紅灣半島及嘉峰臺私人機構參建居屋計劃單位的處理情況
Disposal of Hunghom Peninsula and Kingsford Terrace Private Sector Participation Scheme Flats

16. **蔡素玉議員**：*主席，關於紅灣半島和嘉峰臺私人機構參建居屋計劃單位的處理情況，政府可否告知本會：*

(一) 在決定出售紅灣半島單位時，如何評估該決定在環境保護方面可能帶來的影響；

(二) 在日後出售嘉峰臺單位時，會否作出禁止將有關單位清拆或重建等類似的規定；

(三) 若當局會作出上述規定，但在出售紅灣半島單位時卻沒有這樣做，房屋及規劃地政局局長作為這方面政策範疇的問責官員，會否承擔該項遺漏的責任；若會，詳情為何；若否，原因為何；及

(四) 若當局不會作出上述規定，如何能確保嘉峰臺的單位在售出後不會被清拆或重建？

房屋及規劃地政局局長：主席，根據私人機構參建居屋計劃，私人發展商獲邀投標建屋用地，然後在其上興建符合政府所訂規格的單位。一如政府其他賣出的土地，私人機構參建居屋計劃用地的土地業權屬於發展商。發展商持有有關地段的合法業權，並擁有整個物業。

就質詢的 4 個部分，我的答覆如下：

(一) 政府在處理紅灣半島私人機構參建居屋計劃項目時的一項重要考慮因素，是堅守一套貫徹始終的房屋政策，減少對當時疲弱的物業市場造成沖擊。經徹底研究多個方案及相關的政策、法律及合約等考慮因素後，政府與發展商透過調解達成協議，容許發展商在繳付補價後，修改契約以刪除適用於私人機構參建居屋計劃的條款，讓發展商可將其單位在公開市場作私人樓宇發售。修改契約並不涉及環境因素。

(二) 嘉峰臺亦屬私人機構參建居屋計劃，情況與紅灣半島相若，土地業權和物業均屬發展商。在處理嘉峰臺時，政府亦沿用處理紅灣半島的方法，希望透過磋商，讓發展商在繳交補價後，自行處理有關物業。但是，由於政府與嘉峰臺發展商就補價金額未能達成協議，所以香港房屋委員會(“房委會”)已於今年 8 月根據原有規定以合約訂明的保證金額購回嘉峰臺的住宅單位。現時嘉峰臺的土地由房委會和發展商共同持有，房委會亦正研究如何處理這些住宅單位。由於政府必須依法保障私有產權，在法理及其他各方面考慮之下實在不可能在批出土地後隨意加入禁止清拆或重建的限制。

(三) 社會上部分人士反對發展商可能拆卸紅灣半島以作重建，政府也同樣關注和重視事情的發展。紅灣半島的業權完全屬於發展商，我們不能漠視這個事實。所有土地持有人可在規劃和法例許可的範疇內，處理有關其土地發展的方案。政府不能隨意加入任何禁止清拆或重建的規定。所以，在修改契約時沒有加入有關規定並非遺漏。

(四) 嘉峰臺的住宅單位現時全數由房委會擁有，而商業和停車場設施則屬於原發展商。房委會現時正研究善用該批住宅單位的最佳方法。

物體定位技術
Object Positioning Technologies

17. **劉慧卿議員**：*主席，關於應用物體定位技術，行政機關可否告知本會：*

(一) 民眾安全服務處、路政署及運輸署在應用該技術方面的現況；

(二) 借助該技術的消防處第三代調派系統的自動車輛定位系統及香港警務處的第三代指揮及控制通訊系統是否能如期啟用；若不能，原因為何，以及有何方法解決有關困難；

(三) 香港物流發展局現正發展的數碼貿易運輸網絡系統有否借助該技術；若否，原因為何；

(四) 有否研究外國在發展及應用該技術方面有何正面和負面經驗；若有研究，結果為何；

(五) 有否研究應用該技術對本地的集體運輸系統、物流業及在紀律部隊調派員工方面有甚麼好處；若有研究，結果為何；若否，原因為何；及

(六) 會否與民間機構合作，以全盤、多角度和更開放的思維審視應用該技術對本港的經濟發展和高科技行業有甚麼影響，以及應用該技術將面對甚麼困難和有甚麼解決困難的方案；若會，詳情為何；若否，原因為何？

經濟發展及勞工局局長（在工商及科技局局長缺席期間）：主席，物體定位系統技術主要有兩大類，分別是應用衞星作全球定位系統的技術和無線定位技術。該兩項技術均可應用於與實物追蹤有關的用途。由於物體定位系統技術應用範圍廣泛，並涉及多個政策局及部門，現綜合各有關政策局及部門提供的資料，答覆如下：

(一) 民眾安全服務處共有 10 部全球定位系統儀器，分發至有關車輛應用，能有效確保隊員在行動中的安全，以及在調配資源上更靈活順暢。

路政署現時使用全球定位系統技術於追蹤清潔車輛在快速公路上的位置、工程測量控制及監察青馬大橋和汀九橋的移動數據。

運輸署亦利用全球定位系統技術，配合其他技術，為行車時間顯示系統提供數據，以方便駕駛者選擇行車路線。

(二) 消防處的第三代調派系統是一個功能非常龐大而複雜的系統，一共由 22 個子系統所組成。車輛位置定位系統是其中一個關鍵性

的系統，假如這個系統表現未如理想，便會嚴重影響資源調派的效率。因此，系統功能及穩定性的測試非常嚴格，以致特別需時。根據合約，承辦商應於 2003 年 12 月完成系統，但承辦商所提交的系統，在功能上及運作的穩定性方面未能達致合約所要求的水平，以及未能通過系統驗證測試，因此系統須延遲啟用。目前，整個系統已在最後整合測試和調校階段。消防處正全力配合承辦商，進行系統測試及驗收，確保系統的穩定性及表現達到合約的要求。消防處亦要求承辦商投放更多資源，以加快系統調校及加強測試的效率，務求整個系統盡快通過各項測試，然後投入服務。

就香港警務處的第三代指揮及控制通訊系統而言，雖然香港的地形和大廈林立的情況對該項技術的應用是有一定的影響，但警方採用輔助定位技術，例如地圖拼對，以彌補定位系統未能涵蓋的地方。該系統將按計劃由本年年底開始分階段推出。

（三） 數碼貿易運輸網絡系統旨在提供一個中立且開放的電子平台，方便供應鏈內相關行業交換資訊數據，提高資訊流通的效率和可靠性並降低成本，進而提升香港物流業的整體競爭力。作為促進物流發展的中立及共用的電子基建，數碼貿易運輸網絡系統不應在提供增值服務（例如具有實物追蹤功能的服務）方面取代私營的服務供應商或與之競爭。然而，在發展數碼貿易運輸網絡系統時，當局會確保該系統能提供溝通介面，為增值服務的發展提供有利條件。

（四） 全球定位系統技術早在八十年代已在美國積極發展，初期主要作軍事用途，直至 1993 年，美國政府首先將有關系統應用在民事上，推出民用系統。經過十多年的發展，該技術已臻成熟，而有關使用全球定位系統的產品在市場上已有眾多選擇，準確度在 5 至 50 米之間。

由於香港市區高樓林立，建築物結構複雜，四面八方的強大干擾大大削弱了全球定位系統的準確性及表現。為了解決這個技術問題，多個輔助定位系統已發展完成，當中較常用的包括：

— 推測領航：根據傳感器（如里程錶）顯示有關速度和方向的過往紀錄數據而估計位置。

— 地圖拼對：根據地圖上所提供的資料，例如高度和運輸網組合等，估計物件（例如某車輛）的位置。

— 差位全球定位系統：利用衞星定位參考站及主動控制系統提供的信號，提高全球定位系統的準確度。現時此技術主要作測量用途。

政府部門及私人機構均有參考外國的經驗，在不同範疇應用全球定位系統技術，發展不同的服務或產品，例如路政署、運輸署、紀律部門等都有把相關系統與產品應用到其服務上。私人機構方面，土地測量師、地理信息系統軟件公司、資訊服務公司亦有應用全球定位系統技術，研究發展出不同的產品，應用在測量、提供資訊、車隊管理等方面。目前，全球定位系統已在不同範疇廣泛應用，但在商業上的廣泛應用，涉及商業考慮，包括成本和應用項目的性質等因素。

至於無線定位技術的開發則較遲，廠商在近年才開始研發有關技術。政府已透過創新及科技基金，支持相關的科研項目，期望有關技術能進一步發展。

（五） 本港的數間主要專營巴士公司，都有委託不同的服務公司，研究及試驗應用物體定位技術來協助提高車隊管理的效率，並向乘客提供更多資訊（如向乘客提供巴士到站時間），從而提升服務質素。由於香港大廈林立，而且車輛數目眾多，專營巴士公司現時仍就有關技術進行試驗。運輸署會監察其試驗結果，和留意外地的有關發展。在物流方面，服務供應商可利用物體定位技術提供增值服務（如多式聯運整合方案、配貨及運輸管理方案、庫存管理方案等）。

物體定位技術可提升消防處的行動效率。如能夠準確測定可供調派的消防及救護資源的實時位置，便可更快捷地指派最適當的消防或救護車輛及人員前赴事故現場進行救援。要達致準確的資源調派，車輛定位系統便須與地理資訊系統一併使用。後者除了可提供及顯示道路和建築物名稱外，更有交通流向的資料。調派系統可即時將意外事故的位置、消防資源的位置和道路網絡的因素一併考慮，然後決定調派最適當的資源。車輛定位系統及地理資訊系統可使消防處通訊中心人員在電腦屏幕上實時監控所有消防及救護車的動態，以便作出更有效及更靈活的調派決定。

自 2002 年起，政府飛行服務隊已開始將其定翼機及直升機的全球定位系統數據傳送到政府飛行服務隊總部的指揮及控制中心。政府飛行服務隊會利用這些數據將飛機的高度及位置顯示於控制中心的電子地圖上，作為調配飛機之用。此外，警方亦有應用該項技術以加強指揮、控制及調派方面的效率。

（六） 政府一直有留意物體定位技術的發展，並透過創新及科技基金，支持科研機構進行相關的科研項目，以協助解決一些應用該技術面對的困難，從而讓有關技術能進一步發展，並可作廣泛的商業用途。例如，政府已透過創新及科技基金，資助香港浸會大學及香港專業教育學院開發一項以手提電話為本的定位系統作為補充技術。系統利用手機接收眾多本地網絡營運商發射站的信號強度，並結合發射站的資料以估量手機位置。該項目現已大致完成，並由香港無線科技商會向本地網絡營運商推介，期望在不久的將來可推出應用。

中央政策組委託公司進行顧問研究
Commissioning of a Company to Conduct a Survey by Central Policy Unit

18. **MS EMILY LAU**: *Madam President, the Central Policy Unit (CPU) commissioned the Mercado Solutions Associates Limited to conduct a survey on the number of persons who participated in the procession held on 11 April this year in protest against the decision of the Standing Committee of the National People's Congress on the election of the Chief Executive and Members of the Legislative Council in 2007 and 2008 by universal suffrage. In this connection, will the executive authorities inform this Council:*

(a) of the amount of money paid to the company for conducting the survey; and

(b) given that the company has been severely criticized by some members of the public as under-counting the number of participants in the said procession, of the reasons for the CPU's commissioning of the company last month to do a survey with a contract value of $1 million?

CHIEF SECRETARY FOR ADMINISTRATION: Madam President,

(a) The Government paid $35,000 to Mercado Solutions Associates Limited for the survey conducted in April 2004.

(b) Mercado Solutions Associates Limited conducted the survey on the number of persons taking part in the public event on 11 April in a professional and credible manner, and in full accordance with the methodology specified in the contract with the CPU. We are satisfied with the work done and see no reason why it should not participate in the selection process for other government contracts of which it is qualified to undertake.

The Thematic Household Survey, to which the CPU contributed $1 million, was initiated by the Census and Statistics Department and awarded to Mercado Solutions Associates Limited, following an open tender exercise.

長者住屋單位
Flats for Housing Senior Citizens

19. **石禮謙議員**：*主席，據報，房屋署於 2000 年年底及 2001 年年初分別於天澤邨及富泰邨興建的長者住屋單位，因乏人問津而空置逾 3 年，估計損失租金約 700 萬元。該署表示，富泰邨的長者住屋單位已於本年 4 月改作安老院租出，而天澤邨的長者住屋單位則始終未能租出，因而已於本年 9 月起撥作出租公屋，開放給非長者人士申請入住。就此，政府可否告知本會：*

(一) 過去 5 年，每年房屋署轄下長者住屋單位的數量、空置率及所在屋邨名稱；

(二) 有否檢討長者住屋單位空置率偏高的原因；若有，結果為何；若否，原因為何；及

(三) 鑒於隨着人口日趨老化，長者的住屋需求將更為殷切，當局會否考慮興建更多長者住屋單位、增加有關的配套設施、放寬該等單位的申請入住資格、定期翻新該等單位及透過租金津貼吸引低收入長者入住該等單位；若會，詳情為何；若否，原因為何？

房屋及規劃地政局局長：主席，就質詢的 3 部分，我的答覆如下：

（一） 房屋署轄下的長者住屋所在屋邨名稱及過去 5 年的單位數目及空置率，分別載於附件甲及附件乙。

（二） 香港房屋委員會（“房委會”）於 2000 年檢討了長者住屋的服務。雖然住戶普遍對長者住屋的整體居住環境、舍監服務及緊急警報系統（俗稱“平安鐘”）均表示滿意，但卻感須與其他住戶共用廚房和浴室有不便之處。很多長者較喜歡備有獨立設施的小型公屋單位，長者住屋（特別是位於較偏遠地區的單位）並非他們的首選，因此長者住屋單位的空置率稍為偏高。有見及此，房委會於 2000 年決定不再興建長者住屋，改而興建採用“通用設計”及設有獨立廚廁的小型單位大廈。

至於已建成的天澤邨及富泰邨長者住屋單位，房委會則決定把它們以其他安老或福利用途出租。惟外界的興趣不大，富泰邨的單位直至 2004 年 4 月才成功租予承辦機構改作護理安老院暨日間護理中心，而天澤邨的單位亦於本年 9 月起重新用作公屋用途，編配予公屋輪候冊申請人。

（三） 我們定期評估輪候冊申請人對各類公屋單位的需求，並會按需求提供足夠的小型獨立單位，在未來數年預計可提供共一萬一千多個新落成的小型獨立單位，應可滿足長者對公屋的需求，而現時輪候入住公屋單位的時間已由 2000 年的 3 年縮短至少於 1 年。

為提高現有長者住屋的入住率，房委會自 2001 年 11 月起已放寬了入住長者住屋的年齡限制，從而減低空置率。此外，房屋署亦透過不同渠道，宣傳長者住屋單位的設施，使申請人瞭解長者住屋的類型及專為長者而設的配套設施，以吸引長者入住。為維持理想的居住環境，房屋署會在住戶遷出單位後進行翻新維修或給予承租人士現金資助自行進行翻新維修。長者住屋單位的租金已反映有關單位的設計特點，而有需要的長者更可透過租金援助計劃，申請減免一半租金。

附件甲

長者住屋所在屋邨（截至 2004 年 10 月 31 日）

長者住屋所在屋邨	*單位數目*
耀東邨	260
興東邨	105
康東邨	160
田灣邨	126
華貴邨	127
慈正邨	311
鳳德邨	138
慈樂邨	410
常樂邨	136
黃大仙下(二)邨	138
彩霞邨	138
秀茂坪(三)邨	159
雲漢邨	130
德田邨	492
翠屏(南)邨	312
翠屏(北)邨	102
高怡邨	270
啟田邨	155
平田邨	311
海富苑	197
白田邨	416
元州邨	394
麗安邨	155
景林邨	138
厚德邨	155
尚德邨	197
明德邨	155
長發邨	141
長亨邨	138
安蔭邨	269
葵芳邨	266
葵涌邨	155

長者住屋所在屋邨	*單位數目*
葵盛東邨	156
麗瑤邨	141
石籬(一)邨	152
石蔭邨	132
石蔭東邨	155
恆安邨	138
頌安邨	156
廣源邨	135
富亨邨	140
太和邨	138
運頭塘邨	138
華明邨	138
雍盛苑	135
嘉福邨	152
田景邨	138
天華邨	197
天慈邨	152
秀茂坪邨	131
天悅邨	197
天澤邨	197
富昌邨	131
華荔邨	152
總數	10 057

附件乙

2000 至 04 年長者住屋的單位數目及空置率

年份 *（以12月31日計算）*	*單位數目*	*空置率*
2000	9 052	8.9%
2001	9 577	8.2%
2002	9 860	10.0%
2003	9 860	15.3%
2004 （以10月31日計算）	10 057	12.4%

政府部門進行的內部招聘
In-service Recruitment Exercises Conducted by Government Departments

20. 李鳳英議員：*主席，有關政府部門進行內部招聘的情況，政府可否告知本會：*

(一) 由 2000 年至今，哪些政府部門曾進行內部招聘；涉及的職位名稱、空缺數目和聘用條款，以及因有關招聘活動而出現人員流失的政府部門；

(二) 已經落實和正在計劃由現時至 2006 年 3 月 31 日期間進行內部招聘的政府部門；涉及的職位名稱、空缺數目、聘用條款和招聘日期；

(三) 由 2000 年至今，當局接獲與政府部門進行內部招聘有關的投訴數目；涉及的部門、職位和投訴原因，以及該等投訴的處理結果；

(四) 政府部門進行內部招聘的原因、準則、可進行內部招聘的部門及職位和相關指引的詳情；及

(五) 有否全面檢討政府部門作出內部招聘安排的成效、利弊和公平性等事宜；若有，結果為何；若否，原因為何？

公務員事務局局長：主席，我們的招聘政策是揀選最合適人選承擔公務員職位空缺的工作及職責。招聘工作可以公開招聘或內部招聘方式進行，但兩種招聘方式的政策目標是相同的。部門在進行內部招聘時必須遵循與進行公開招聘相同的原則，即公平及公開，並採用相同的評估準則。

(一) 由 2000 年至今進行過內部招聘的政府部門、有關職級／職位、透過內部招聘獲聘任的人數，以及獲聘任人員的前任部門，載列於附件一。該些人員的聘用條款會視乎個別人員原本的聘用條款而定。按可享退休金條款受聘的現職人員如透過在職轉任轉至另一職系而其服務期並無間斷，則通常可繼續按可享退休金條款受聘。在 2000 年 6 月或之後按新入職條款受聘的人員，在職轉任後通常會繼續按新入職條款受聘。

（二） 現正進行內部招聘或有計劃由目前至 2006 年 3 月 31 日期間進行內部招聘的政府部門、有關職級／職位、預計填補空缺數目，以及招聘時間，載列於附件二。一如第(一)部分所解釋，成功轉任人員的聘用條款通常會視乎該些公務員原本的聘用條款而定。

（三） 自 2000 年起，當局共接獲 12 宗涉及內部招聘的投訴。有關部門及職位、投訴原因及結果，載列於附件三。

（四） 公務員基本職級的空缺會透過招聘填補，而較高職級的空缺則透過晉陞或招聘填補。正如在序言所述，招聘工作可以公開招聘或內部招聘方式進行。公務員及外間人士均可參加公開招聘，而內部招聘則只限現職公務員（全體或選定類別）參加。由於公開招聘可廣納人才，所以一般招聘均採用該模式，不過，部門亦可因應其情況及其他考慮因素，選擇進行內部招聘來填補空缺。舉例來說，如果個別部門認為內部招聘可方便重新調配人手應付不斷轉變的運作需要，或如果部門認為目前任職同部門其他職系的人員因熟悉部門的職能及運作，較適合填補有關空缺，可決定在部門內某些職系間進行內部招聘。

政府由 2003 年 4 月 1 日起全面暫停招聘公務員，以助控制公務員編制。因此，除非因非常特殊情況獲准豁免，部門一般都不能進行公開招聘。如果公務員其他職系內有現職人員具備部門職位空缺所需的技能、經驗及專才，則為公務員整體人力計劃着想，部門亦可進行內部招聘。

進行內部招聘時，部門會發出職位空缺通告，列明基本入職要求，邀請現職公務員遞交申請，然後會進行具競爭性的遴選過程。有關過程或包括筆試或技能測驗，以證明申請人的有關技能達致一定水平，然後申請人才會獲邀參加面試。招聘委員會其後會根據申請人的才能及考試和面試的表現來進行挑選。有關職位如果屬於公務員敘用委員會的權責範圍內，部門在聘用獲揀選的申請人之前，會先徵詢委員會的意見，以確保有關聘用建議公平公正。

（五） 為確保公務員隊伍與時並進，我們既定政策是不時檢討公務員管理制度。在此大前提下，我們也不時對招聘程序（包括公開招聘與內部招聘）及有關安排進行檢討，以確保招聘安排符合揀選最合適人選填補公務員職位空缺及應付招聘部門的運作需要為原

則。根據過往的檢討結果，我們已作出多項改動，精簡及加快招聘程序，包括鼓勵部門在查核申請人的非本地資歷期間同時進行面試，以及准許申請人在應試或面試階段提交證明文件或資料。

綜合來說，現行的內部招聘安排可以達致其目的，即揀選最合適人選填補公務員職位空缺。從管理層的角度來看，內部招聘安排提供另一途徑填補公務員職位空缺，在某些情況下可有助重新調配過剩人員擔任其他職位的工作，或在部門內重新調配人手以應付不斷轉變的運作需要。從員工的角度來看，如果有關職位空缺可提供更佳的事業發展前景，則內部招聘安排可為具備有關職位空缺所需資歷及／或經驗的現職人員提供一個晉陞途徑。

附件一

公務員內部招聘
（由 2000 年 1 月 1 日至 2004 年 11 月 10 日）[註 1]

於 2000 年公布的職位空缺

部門	*職級／職位*[註 2]	*獲聘任的人數*	*獲聘任人員的前任部門*[註 3 及 4]
漁農自然護理署	農業主	1	漁農自然護理署
	技工	35	漁農自然護理署
醫療輔助隊	醫院管工	2	康樂及文化事務署(1) 海事處(1)
公務員事務局（公務員培訓處）	高級訓練主任(一般訓練)	1	一般職系處長*
公務員事務局（一般職系處）	助理文書主任	266	一般職系處長*
	文書助理	233	一般職系處長*
	機密檔案室助理	76	一般職系處長*

[註 1] 政府由 1999 年 4 月 1 至 2001 年 3 月 31 日期間，以及由 2003 年 4 月 1 日起，全面暫停招聘公務員。

[註 2] 就自願退休職系來說，當參與自願退休人員離職後，相同數量的職位須被刪除。這些職系須暫停招聘公務員 5 年，因此不能進行公開招聘。不過，如有需要，在扣除因自願退休人員離職而刪除的職位後，他們可進行內部招聘填補因自然流失而出現的新空缺。

[註 3] 如獲聘任人員在在職轉任前服務於一般職系，則該欄只會顯示他的前任職系首長（並標上"*"）而不是部門首長。這是因為一般職系的人員會獲調派往不同部門工作，所以顯示這些人員的前任部門並無意義。

[註 4] 括號內的數字代表由有關部門轉任的人員數目。

部門	*職級／職位*[註 2]	*獲聘任的人數*	*獲聘任人員的前任部門*[註 3及 4]
懲教署	助理講師(水喉工程)	1	房屋署
	教師(懲教事務)	1	教育統籌局
	懲教主任	15	懲教署
	工藝導師(電器裝配)	1	懲教署
	工藝導師(燒焊鐵工)	1	懲教署
香港海關	海關督察	4	香港海關
	高級小輪船長	2	海事處
渠務署	一級工人	3	渠務署
教育統籌局	助理小學學位教師[註 5]	114	教育統籌局
	小學學位教師[註 5]	10	教育統籌局
機電工程署	技術主任(電氣機械)	4	房屋署
	二級監工(電氣)	23	機電工程署
消防處	助理消防區長(體能訓練)	1	消防處
	消防員(汽車維修工程)	2	機電工程署
	消防隊目(控制)	22	民航處(2) 香港海關(3) 一般職系處長*(1) 消防處(9) 香港警務處(2) 稅務局(1) 康樂及文化事務署(1) 郵政署(2) 差餉物業估價署(1)
衞生署	殮房主任	1	警務處
路政署	助理工程督察	18	土木工程拓展署(4) 渠務署(5) 路政署(9)

[註5] 政府的政策是小學教師職位中須有 35%是學位程度的職位。在此大前提下，當局為學位教師職位進行了只限擁有所需學歷的現職非學位職位教師申請的內部招聘。

部門	*職級／職位*[註 2]	*獲聘任的人數*	*獲聘任人員的前任部門*[註 3 及 4]
民政事務總署	助理工程督察	1	民政事務總署
香港天文台	科學主任	2	一般職系處長*
	見習科學助理	2	土木工程拓展署(1) 稅務局(1)
入境事務處	入境事務主任	10	入境事務處
創新科技署	機電工程師	1	房屋署
	科學主任(認可)	1	勞工處
海事處	助理輔航設備監督	1	海事處
	二級海事督察	17	漁農自然護理署(2) 統計處(2) 一般職系處長*(2) 路政署(1) 入境事務處(3) 司法機構(2) 地政總署(1) 康樂及文化事務署(3) 社會福利署(1)
	海事主任	1	海事處
	高級助理商船海員管理主任(海事管理)	3	海事處
	二級監工	1	海事處
	二級監工(輔航設備)	2	渠務署(1) 海事處(1)
郵政署	二級助理郵務監督	1	郵政署
	郵務員	10	郵政署
差餉物業估價署	助理物業估價測量師	1	差餉物業估價署
社會福利署	助理社會工作主任	41	社會福利署
	社會工作助理	41	社會福利署
庫務署	庫務會計師	15	庫務署署長*

部門	*職級／職位*[註 2]	*獲聘任的人數*	*獲聘任人員的前任部門*[註 3及 4]
水務署	技工（用戶服務）	17	水務署
	技工（分配）	4	水務署
	助理水務督察(機械)	1	水務署
	丈量員	8	水務署
	二級監工（土木）	19	水務署(16) 一般職系處長*(3)
	二級監工（儀器）	4	水務署
	二級監工（濾水廠）	1	水務署

於 2001 年公布的職位空缺

部門	*職級／職位*[註 2]	*獲聘任的人數*	*獲聘任人員的前任部門*[註 3及 4]
漁農自然護理署	技工	3	漁農自然護理署
	丈量員	1	漁農自然護理署
	實驗室服務員	1	漁農自然護理署
	高級技工	1	漁農自然護理署
	一級工人	81	漁農自然護理署(80) 食物環境衞生署(1)
	二級監工	4	漁農自然護理署(3) 房屋署(1)
建築署	助理工程監督	7	建築署
民眾安全服務隊	行動及訓練助理員	1	康樂及文化事務署
	行動及訓練主任	4	一般職系處長*(1) 消防處(1) 入境事務處(1) 康樂及文化事務署(1)
民航處	助理民航事務主任	2	民航處
土木工程拓展署	二級爆炸品主任	3	土木工程拓展署(2) 房屋署(1)

部門	*職級／職位*[註 2]	*獲聘任的人數*	*獲聘任人員的前任部門*[註 3 及 4]
工商及科技局(政府資訊科技總監辦公室)	二級系統分析／程序編製主任	10	漁農自然護理署(1) 政府統計處(5) 環境保護署(1) 房屋署(1) 政府資訊科技總監*(2)
懲教署	懲教主任	8	懲教署
	工藝導師(餐飲服務)	1	懲教署
	工藝導師(製衣)	3	懲教署
	工藝導師(洗衣)	3	懲教署
香港海關	小輪助理員	7	入境事務處(1) 海事處(6)
渠務署	丈量員	4	渠務署
教育統籌局	助理小學學位教師[註 5]	152	教育統籌局
	督學(學位)	3	教育統籌局
機電工程署	技工(電氣／機械／空氣調節)	2	機電工程署
	技工(電氣／機械／空氣調節／汽車)	17	機電工程署
	助理電氣督察	11	機電工程署(6) 房屋署(5)
	助理機械督察	15	機電工程署(9) 房屋署(6)
	高級技工(空氣調節)	9	機電工程署
	高級技工(電氣)	42	機電工程署
	高級技工(電氣／機械／空氣調節)	47	機電工程署
	高級技工(機械)	34	機電工程署
	高級技工(汽車)	16	機電工程署
	管理值班工程師	2	機電工程署
	一級工人(電氣／機械／空氣調節／汽車)	7	機電工程署
	二級監工(電氣)	58	機電工程署
	二級監工(機械)	40	機電工程署
	二級監工(汽車)	12	機電工程署

部門	*職級／職位*[註 2]	*獲聘任的人數*	*獲聘任人員的前任部門*[註 3及 4]
食物環境衞生署	技工(殮葬及檢拾骨殖)	2	食物環境衞生署
	技工(火葬場)	11	食物環境衞生署
	技工(小型機動垃圾車駕駛員)	1	食物環境衞生署
政府化驗所	政府化驗所專科服務主任(科學鑑證)	1	政府化驗所
	政府化驗所專科服務主任(科學安全)	1	政府化驗所
政府物流服務署	助理物料供應員	23	一般職系處長*(15) 政府物流服務署署長*(5) 香港警務處(1) 政府資訊科技總監*(2)
	二級物料供應員	48	一般職系處長*(11) 政府物流服務署署長*(37)
衞生署	實驗室服務員	4	衞生署
	殮房服務員	2	衞生署
	一級工人	1	衞生署
路政署	丈量員	17	路政署
	二級監工	9	一般職系處長*(4) 房屋署(5)
香港天文台	學術主任	2	香港天文台
香港警務處	交通督導員	9	一般職系處長*(2) 食物環境衞生署(2) 香港警務處(4) 康樂及文化事務署(1)
康樂及文化事務署	技工(濾水機房)	12	康樂及文化事務署
	技工(一般職務)	73	康樂及文化事務署
	一級工人(康樂及市容)	97	康樂及文化事務署

部門	*職級／職位*[註 2]	*獲聘任的人數*	*獲聘任人員的前任部門*[註 3 及 4]
海事處	助理驗船督察	2	房屋署
	二級海事督察	5	一般職系處長*(1) 司法機構(1) 地政總署(2) 康樂及文化事務署(1)
	高級助理商船海員管理主任(海事管理)	1	海事處
香港電台	二級監工	2	香港電台
社會福利署	助理教育主任	5	社會福利署
	護士長	4	衞生署
	二級社會保障主任	19	社會福利署
電訊管理局	助理電訊工程師	1	電訊管理局
運輸署	運輸督察	1	海事處
庫務署	庫務會計師	14	庫務署署長*(13) 政府統計處(1)
水務署	助理水務督察(電機)	1	水務署
	二級監工(電機)	3	水務署
	二級監工(機械)	5	水務署

於 2002 年公布的職位空缺

部門	*職級／職位*[註 2]	*獲聘任的人數*	*獲聘任人員的前任部門*[註 3 及 4]
漁農自然護理署	技工	9	漁農自然護理署
	助理工程監督	1	建築署
懲教署	工藝導師(印刷)	1	懲教署
香港海關	小輪船長	8	海事處
	高級小輪船長	6	海事處
渠務署	通渠工長	3	渠務署
	通渠工	6	渠務署
教育統籌局	助理小學學位教師[註 5]	13	教育統籌局
	小學學位教師[註 5]	5	教育統籌局

部門	*職級／職位*[註 2]	*獲聘任的人數*	*獲聘任人員的前任部門*[註 3及 4]
機電工程署	管理值班工程師	2	機電工程署
	二級監工(空氣調節)	27	機電工程署
消防處	消防隊長(控制)	7	消防處
政府飛行服務隊	飛機工程師	1	政府飛行服務隊
政府物流服務署	助理物料供應員	13	公司註冊處(1) 政府物流服務署署長*(2) 政務司司長辦公室(1) 香港警務處(3) 政府資訊科技總監*(5) 勞工處(1)
路政署	助理工程督察	4	土木工程拓展署(1) 渠務署(1) 路政署(2)
	丈量員	2	路政署
民政事務總署	助理工程督察	1	民政事務總署
香港警務處	技工(告示製作)	1	香港警務處
	技工(戰略訓練及靶場工程)	1	食物環境衞生署
入境事務處	入境事務主任	12	入境事務處
創新科技署	高級科學主任(認可服務)	1	環境保護署
司法機構	產業看管長	2	司法機構
康樂及文化事務署	高級技工(泳灘／泳池)	32	康樂及文化事務署
	高級技工(一般職務)	3	康樂及文化事務署
	高級技工(濾水機房)	8	康樂及文化事務署
海事處	高級技工(輔航設備)	3	海事處
	高級技工(打磨)	1	海事處
	高級技工(木匠)	2	海事處
	高級技工(電機)	2	海事處
	高級技工(重型吊機操作員)	1	海事處
	二級監工(電氣)	1	海事處
	二級監工(機械)	1	海事處
	二級監工(木工)	1	海事處

部門	*職級／職位*[註 2]	*獲聘任的人數*	*獲聘任人員的前任部門*[註 3 及 4]
社會福利署	二級社會保障主任	14	社會福利署
水務署	高級技工（多技能）	2	水務署
	食水樣本檢驗員	2	水務署

於 2003 年公布的職位空缺

部門	*職級／職位*[註 2]	*獲聘任的人數*	*獲聘任人員的前任部門*[註 3 及 4]
民航處	見習航空交通管制主任	11	民航處(9) 一般職系處長*(1) 香港天文台(1)
消防處	救護員	10	一般職系處長*(2) 懲教署(2) 教育統籌局(1) 機電工程署(1) 路政署(2) 郵政署(1) 水務署(1)
香港天文台	雷達機械師	1	香港天文台
香港警務處	技工(戰略訓練及靶場工程)	1	香港警務處
	技工（機械）	1	香港警務處
入境事務處	入境事務主任	14	入境事務處
海事處	驗船主任（航海）	1	海事處
社會福利署	二級社會保障主任	11	社會福利署
運輸署	二級運輸主任	7	一般職系處長*(1) 環境保護署(4) 民政事務總署(1) 社會福利署(1)
	總汽車檢驗主任	1	運輸署

於 2004 年公布的職位空缺

部門	*職級／職位*[註 2]	*獲聘任的人數*	*獲聘任人員的前任部門*[註 3 及 4]
機電工程署	助理屋宇裝備督察	7	機電工程署
	助理電氣督察	3	機電工程署
	助理機械督察	3	機電工程署(2) 水務署(1)
	管理值班工程師	1	機電工程署
消防處	消防隊目（控制）	14	香港海關(3) 一般職系處長*(1) 教育統籌局(1) 消防處(3) 入境事務處(2) 民政事務總署(1) 勞工處(1) 社會福利署(2)
	消防隊長（行動）	11	消防處
創新科技署	執行幹事(認可服務)	1	創新科技署
庫務署	庫務會計師	5	庫務署署長(4) 審計署(1)

附件二

現正進行／計劃進行的公務員內部招聘
（由 2004 年 11 月 10 日至 2006 年 3 月 31 日）[註 1]

部門	*職級/職位*[註 2]	*預計填補空缺數目*	*招聘的實際／預計展開日期*
康樂及文化事務署	技工（濾水機房）	15	2004 年 2 月
懲教署	工藝導師（木工）	1	2004 年 4 月
機電工程署	助理電子督察	3	2004 年 6 月
入境事務處	入境事務主任	30	2004 年 7 月

[註1] 政府由2003年4月1日起全面暫停招聘公務員，政府部門不能進行公開招聘，除非因非常特殊情況而獲准豁免。

[註2] 就自願退休職系來說，當參與自願退休人員離職後，相同數量的職位須被刪除。這些職系須暫停招聘公務員5年，因此不能進行公開招聘。不過，如有需要，在扣除因自願退休人員離職而刪除的職位後，他們可進行內部招聘填補因自然流失而出現的新空缺。

部門	*職級/職位*[註 2]	*預計填補空缺數目*	*招聘的實際／預計展開日期*
衞生署	殮房技術員	1	2004 年 7 月
衞生署	殮房服務員	1-2	2004 年 8 月
香港警務處	技工（戰略訓練及靶場工程）	2	2004 年 8 月
香港警務處	技工（機械）	1	2004 年 9 月
公務員事務局（一般職系處）	二級行政主任	50	2004 年 9 月
教育統籌局	一級專責教育主任	3	2004 年 10 月
機電工程署	二級監工（電氣）	15	2004 年 11 月
機電工程署	二級監工（機械）	24	2004 年 11 月
民政事務總署	助理工程督察	3	2004 年 11 月
社會福利署	二級社會保障主任	22	2004 年 11 月
郵政署	郵務員	待定	2004 年 12 月
機電工程署	高級技工（電氣）	31	2004 年 12 月
機電工程署	高級技工（機械）	4	2004 年 12 月
漁農自然護理署	高級技工	1	2004 年 12 月
香港天文台	學術主任	2	2005 年 1 月
香港天文台	見習科學助理	4	2005 年 1 月
社會福利署	護士長	1	2005 年 1 月
機電工程署	高級技工（空氣調節）	8	2005 年 2 月
地政總署	測量主任（攝影測量）	1	2005 年 2 月
地政總署	丈量員	1	2005 年 2 月
地政總署	助理製圖師	1	2005 年 3 月
地政總署	地政主任	8	2005 年 4 月
建築署	助理工程監督	2	2005 年 7 月
庫務署	庫務會計師	6	2005 年 12 月
懲教署	教師（懲教事務）	1	2005 年
懲教署	工藝導師（不同分級）	17	2005 年

附件三

政府部門接獲與內部招聘有關的投訴
（由 2000 年 1 月 1 日至 2004 年 11 月 10 日）

部門	*涉及職位／職級*	*投訴內容概要*	*調查結果*
食物環境衞生署	技工（棺木、殮葬及檢拾遺骸）	內部招聘工作出現徇私情況。	部門研究個案後，發現投訴並無實據支持。
入境事務處	入境事務主任	內部招聘工作的遴選程序不公。	部門研究個案後，發現投訴並無實據支持。
康樂及文化事務署	技工（一般職務）	投訴人投訴不獲甄選聘用。	部門研究個案後，發現投訴並無實據支持。
康樂及文化事務署	高級技工（海灘／泳池）	投訴人投訴儘管她本人具備所需資歷，但仍被要求參加中文水準測驗。	部門研究個案後，發現投訴並無實據支持。投訴人最後參加測驗。
康樂及文化事務署	高級技工（海灘／泳池）	內部招聘工作被暫停。	部門在人力計劃確定後，在 2003 年年底恢復招聘工作。
康樂及文化事務署	一級工人（康樂及設施）	投訴人投訴儘管他們具備所需工作經驗，但不獲面試機會。	部門翻查有關申請表格後，發現有關表格漏報了工作經驗。最終，所有被部門核實符合工作經驗要求的申請人，均獲邀參加面試。
康樂及文化事務署	一級工人（康樂及設施）	投訴人投訴不獲面試機會。	部門研究個案後，發現投訴並無實據支持，因為投訴人不符合有關工作經驗要求。
康樂及文化事務署	一級工人（康樂及設施）	投訴人投訴不獲甄選聘用。	部門研究個案後，發現投訴並無實據支持。

部門	*涉及職位／職級*	*投訴內容概要*	*調查結果*
海事處	二級海事督察	投訴人投訴被部門有關轉任後所獲薪酬的失實資料誤導。	公務員事務局研究個案後，發現投訴並無實據支持。該局其後覆核了聘書樣本，以確保獲聘人員清楚獲悉轉任後的薪酬安排。
海事處	二級海事督察	投訴人投訴不同人員在內部轉任後所獲薪酬的處理方法出現分歧。	部門正進行調查。
海事處	高級助理商船海員管理主任	內部招聘工作的遴選程序不公。	部門研究個案後，認為有關招聘工作公平。
社會福利署	二級社會保障主任	招聘工作的遴選程序不公。	部門研究個案後，發現投訴並無實據支持。

議員議案
MEMBERS' MOTIONS

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：每位動議議案的議員連發言答辯在內最多有 15 分鐘發言，另有 5 分鐘可就修正案發言；動議修正案的議員每人最多可有 10 分鐘發言；其他議員每人各有最多 7 分鐘發言。任何議員若發言超過時限，我必須指示該議員停止發言。

有意就議案辯論發言的議員請按下“要求發言”按鈕。

第一項議案：對施政報告的期望。楊森議員。

對施政報告的期望
EXPECTATIONS FOR POLICY ADDRESS

楊森議員：主席女士，今天我代表民主黨提出議案，目的是提供一個平台，讓各黨各派的議員發表他們對行政長官施政報告的期望。主席女士，在我發

表對行政長官 2004-05 年度施政報告的意見之前，我想就 2003-04 年度作出回顧，然後才提出民主黨對 2004-05 年度的期望。

從剛過去的立法會選舉，大家可以看到民主黨是中央首要打擊的對象。對民主黨的“抹黑”行動和打壓，有如狂風暴雨，蜂擁而至，層出不窮。有資深報人告訴我，是次中央的單位，除了軍隊以外，其他也動員起來，人數多達千人，這些部署真是令人“耳目一新”，亦使人明白到，當中央要影響本港的政治發展時，可以駕輕就熟，如泰山壓頂。主席女士，雖然中央的撲擊來勢洶洶，但民主黨仍能團結一致，站穩立場，在狂風暴雨的沖擊下，屹立不倒。民主黨在議會內的 9 位議員，不但團結一致，更有政策研究，有地區支持和不屈的鬥志，我對這支隊伍充滿信心。在中央不斷加強對香港特別行政區（“特區”）的影響和控制，甚至威迫利誘的分化下，民主黨的同事一定會堅持立場，在混濁的形勢下，保持一股清流，為特區的“一國兩制”、“高度自治”不斷奮鬥，發表民主黨作為積極反對黨的立場。

主席女士，過去 1 年，在經濟民生方面，民主黨反對政府增加稅收，並要求政府推延減赤時間表，以免影響民生和經濟，其後財政司司長稍為押後減赤的時間表。民主黨亦反對政府削減老人和傷殘人士的綜合社會保障援助（“綜援”），反對再次削減對大學的資助。其後，政府分兩期削減老人及傷殘人士的綜援，並以“零零 X”的大學撥款方案回應民主黨的要求。在增加就業方面，政府十分着重以旅遊和自由行刺激經濟和就業。可是，政府對民主黨提出的邊境工業區和資助循環回收工業建設則置若罔聞，這實在令人感到失望。我們要知道，即使經濟和本地生產總值均有增長，但那些四十多歲、小學畢業的失業人士，仍難於找到工作。政府有責任和有必要為這些人增加就業機會。

主席女士，在作出回顧後，讓我對行政長官的施政報告作出前瞻性的期望。民主黨作為本港積極的反對黨，我們的路線和定位是：推動民主、監督政府和關注弱勢社羣這 3 點，我們會就此提出民主黨的另類施政報告。

李柱銘議員：主席，我覺得現在出席會議的議員不足法定人數。

主席：請秘書點核出席會議的議員人數。

（秘書點核議員人數後）

主席：現在會議廳內只有 19 位議員。由於會議沒有足夠法定人數，請秘書響鐘傳召各位議員出席會議。

（在傳召鐘響後，多位議員返回會議廳）

主席：現在已有足夠法定人數出席會議。楊森議員，請你繼續發言。

楊森議員：主席女士，在作出回顧後，讓我對行政長官的施政報告作出前瞻性的期望。民主黨作為本港積極的反對黨，我們的路線和定位是：推動民主、監督政府和關注弱勢社羣這 3 點，我們會就此提出民主黨的另類施政報告。這份報告我們已經交給行政長官了。這份報告是以“落實普選　消滅貧窮”為主題，民主黨各政策發言人會就其政策範圍發表政見。

在推動民主方面，民主黨堅持 2007 及 08 年的雙普選。2007 及 08 年的雙普選亦是回應中央胡溫提出改善管治質素的不二法門。箇中道理，我已多次陳述，因此不再重複。有評論認為，民主黨和泛民主派仍堅持 2007 及 08 年普選，是不切實際的。對此，我絕不苟同。有誰能保證，如果民主黨和泛民主派不堅持 2007 及 08 年雙普選，2012 年的雙普選便一定會實現呢？中央除了錯誤進行釋法，對港人也欠了一個交代，究竟何時才有普選的時間表呢？這是不可接受和令人深表遺憾的。

在監督政府方面，我只想提數項重大的關注，詳情會由民主黨各政策發言人講述。首先，主席女士，我想特別提出有關西九龍文化項目的規劃。民主黨嚴重抗議政府特別是曾蔭權司長在規劃過程中，缺乏透明度，偏重地產發展商的利益。政府以不用公帑為由，將西九龍 40 公頃的發展土地列為“其他用途”，好讓發展商有較大的自主性發展文化及地產項目，令城市規劃委員會（“城規會”）失去應有的制衡和監察作用，亦令立法會無從制衡和監察該項目的發展。這項超過千億元的發展項目受公眾、立法會和城規會監管的程度，遠低於機場發展項目，這是沒有理由的。除了公眾監管失效，政府亦有賤賣土地之嫌，發展商中標後可以高度發展地產項目，但土地何價呢？主席女士，從最近何文田地皮的拍賣結果所見，成交價達九十多億元，遠高於原訂的五十多億元，為政府帶來極大的收益。如果政府不用單一承辦商經營的方式，而將四十多公頃土地公開拍賣的話，我深信一定會為庫房帶來極可觀的進帳。甚麼小班教學，甚麼增加老人、傷殘人士綜援等所需的經費問題，根本可以即時迎刃而解。可是，曾司長漠視民主黨和很多專業人士的意見，一意孤行，讓單一承辦商一手經營三十多年之久。這種規劃模式，充分

顯現行政霸道，架空立法會和城規會，造成賤賣土地，斷送本港珍貴的資源，打擊庫房收益，嚴重破壞政府審慎理財的原則，亦漠視社會人士，包括文化界、建築界、工程界、區議員和立法會議員的參與。

主席女士，民主黨決定成立顧問團，密切跟進此事，反對到底。首先，民主黨會向城規會重新申請規劃西九龍文化發展計劃用地，由“其他用途”轉為“綜合發展用途”，令城規會能加強監察和制衡該項發展計劃，每一次改動都要由城規會批准，因“綜合發展用途”用地不像現時所列的“其他用途”般，在批准一次後便無權再作批准。若不成功，民主黨亦會申請司法覆核，審議政府的決定。此外，民主黨亦會聯絡社會人士，如文化及專業人士，共同監督該項發展計劃。

主席女士，民主黨決定全力跟進此事，以發揮監督政府的角色和力量。此外，有關中區警署古蹟羣和紅灣半島方面，民主黨亦會聯結社會人士，進行公開的抗爭。全力保存中區警署古蹟羣，還古蹟於市民，促進古蹟教育和保育工作。至於紅灣半島居屋，民主黨以環保的角度，強烈反對拆卸紅灣半島居屋，我們會接觸發展商 — 包括新鴻基和新世界，陳述民主黨反對拆卸紅灣半島居屋的立場。主席女士，我想澄清，民主黨並非盲目反對發展，只是要求有公眾參與，合理的城市規劃，以保障社會珍貴的、亦是有限的資源。

談過推動民主、監督政府後，我想繼續說說民主黨對於關注弱勢社羣這第三方面的路線的要求。民主黨要求政府設立跨部門的扶貧委員會和訂立貧窮線，要求政府就本港非常嚴重的貧窮問題，採取適當而有效的措施，消滅貧窮。此外，民主黨亦要求將綜援恢復至 2003 年 6 月 1 日之前的水平，並特別為貧困家庭的兒童增設兒童發展津貼，以鼓勵和協助該等兒童參與課外活動，讓他們得到正常發展的機會。

主席女士，根據香港社會服務聯會的研究，本港有 112 萬人活在貧窮中，每 4 名兒童便有 1 名活於貧窮中。本港貧富懸殊亦列世界第五位，僅次於智利、洪都拉斯、墨西哥和烏拉圭，其嚴重程度，已經令社會人士不可再漠視。跨代貧窮的情況亦令人難以接受。民主黨會密切跟進這項重大的社會問題。

主席女士，民主黨十分關注二十多萬的失業工人，特別是許多均是四十多歲、小學畢業學歷的失業人士。長期失業對他們的身心和家庭打擊很大。民主黨要求政府盡快資助循環再造和回收工業，以及設立邊境工業區，以協助該等人士得以早日就業。

主席女士，疾風知勁草，趨炎附勢的人很多，識時務的人在香港也不少，民主黨藉着我們今天發表的另類施政報告，全力爭取普選，消滅貧窮，追求社會公義。民主、人權、自由、法治、關注弱勢社羣，是民主黨的底線，是絕不退卻的奮鬥目標。

主席女士，我謹此陳辭，提出議案。多謝。

楊森議員動議的議案如下：

"本會促請政府慎重考慮本會議員對 2005 年施政報告的期望。"

主席：我現在向各位提出的待議議題是：楊森議員動議的議案，予以通過。

劉慧卿議員：主席，我發言支持楊森議員的議案。雖然是為支持而說支持，但我與民主黨不同，我對董建華是沒有甚麼期望的，不過，既然他每年也要談論這事，我又陪他談一談吧。其實，我們對着董建華已這麼多年了，如果仍對他有期望，有些市民便會覺得我們很奇怪。

本來，董建華先生約了我們星期一見面，但我們當天要討論公投的事，我與鄭經翰議員及其他一些"散兵"須參與，當然是不能赴約了。現在先談一下，日後與他會面時才再繼續談吧。

首先，我要稱讚民主黨，也要為民主黨平反。民主黨已提出了他們的期望，司長稍後可能又會找找他們有否寫錯字等，*（眾笑）*可能也會有的。不過，民主黨就很多事情其實是有進行研究的，但研究結果是否最"叻"、最好呢？這也未必。我相信，就 60 位議員而言，他們是有進行研究的一羣。可是，他們的研究能獲得當局、社會及傳媒，包括在電台拿着咪的人有多少重視，則是另一問題。不過，不可抹煞他們的功勞，說他們沒有做事。

我會是第一個人承認民主黨進行的研究較我們前綫為多，他們的人較我們多，資源也較我們多。有時候，雖然說要向董建華提交一些建議書，但董建華有否看過呢？我想，也可能只是看兩頁而已，所以，這樣的做法便是很差的。

主席，我自己當然覺得施政報告一定要處理政改的問題。無論說這是無休止的爭論或是甚麼也好，是一定要繼續談論，即使是談到第四號報告、第五號

報告也要談。至於應否進行公投，在旺角舉行了論壇，就公投進行討論，一些市民更要求我到沙田、大埔、上水、粉嶺等到處舉行公投論壇，可見這問題在社會上已引起越來越多的回響。所以，我覺得施政報告一定要處理這問題，也一定要找出市民真正支持的主流方案。

主席，我們在昨天舉行了一個聯合事務委員會會議，討論可持續發展。鄭維健先生是可持續發展委員會的副主席，他與數位其他民間團體的朋友一同到來開會。當時，有同事指出政府一方面說要推行可持續發展，另一方面卻做一些剛好相反的事情，令人感到政府非常虛偽。例如說西九龍項目，有人問，曾否進行可持續發展的研究？說到紅灣半島時，委員會有否出來說這是不可行的，甚至說到有關填海的問題時，政府的表現又如何？市民難免質疑政府一方面說一些話，另一方面卻進行那麼多別人覺得是剛好相反的事，那麼，怎樣才算是可持續發展呢？別人又怎會認同呢？

我也向鄭維健先生說，如果他想市民馬上明白可持續發展的概念是甚麼，便應立即出來說如果拆掉紅灣半島，把廢料傾倒在堆填區裏，便是違反可持續發展的了。就發展西九龍文娛區的建議，即使文娛、藝術、劃則師等各界有這麼多人反對，大家也不進行詳細討論，又是違反可持續發展了。主席，這樣說，別人才會明白的。

可是，委員會表示不願意這樣做，它只要討論長遠的目標。我們說這是沒有用的，如果不處理近在眼前的事物，而卻處理長遠的事物，怎可便說是可持續發展？說到可持續發展，我當然要提出一直以來我所說的話，主席，我說可持續發展所涉的並非只是環境、社會及經濟，還要加上政治，甚至鄭維健先生當時所說的管治，我對此是同意的。其實，當天他們坐在那裏說話時，是人人也同意這點的，甚至同意如果不先處理管治，要處理其他的事務，將會寸步難移。

我們前幾在數星期前請了昨天與我們開會的其中一位委員，到前幾向我們講述固體廢物的處理，我們也有二十多人坐着聽。可是，一些人聽了之後便說，政府也沒有公信力，現在又說要收取我們的金錢了。怎樣才會有公信力？怎樣才能得到市民的支持？如果不先解決這些管治問題便想進行其他的事務，是非常困難的。

司長在立法會回答質詢時也說到，可持續發展其實包括很多東西，不過他們抽出了 3 項最重要的先作處理，其他的便在其他場合和時間才處理吧。昨天，數位到來的朋友也說，其實這是一定要處理的，一些人更說在經濟、社會、環境上均涉及管治問題的處理。別人說得客氣一些而已，我便提醒那

數位朋友要站出來說話，對於某些他們認為不對的地方，便要說出來，不要被人利用當作工具，因為日後如果有人出來說，可持續發展便是這樣的了，他還可說，這羣非政府人員也是全部支持的。因此，我覺得施政報告要處理這問題，政府的整體政策也要處理這問題，否則，又如何贏得市民的信任和認同呢？

另一個問題，我相信行政長官一定不會在施政報告內處理，但我們卻很想社會上進行討論的，便是官商勾結。主席，你可能會說這字眼已聽了很多年，但目前的情況是，市民越來越覺得這問題嚴重。所以，司長當天一說完西九龍的項目，我便舉手要求澄清，而且我也覺得，其實還有甚麼可說，在社會上，無論是最富有或最貧窮的市民，均異口同聲對我說，已決定了，尤其是當某人用了九十多億元在何文田投得土地後，更是已完全決定了。

為何市民會這樣說呢？難道市民很喜歡“屈”人嗎？不過，“風水佬呃我哋十年八年”，主席，這些事是會很快便發生的。官商勾結這個問題便會好像癌症般，一直侵蝕香港的整個體制，所以是一定要處理的。

我不知行政長官會聽多少，又或會做多少，其實我們亦已打定輸數了，不過，我們作為立法會議員，就着可看到的東西，便會提出來。

王國興議員：主席女士，貧富懸殊的問題困擾香港多年，當前的特點是在職貧窮和失業貧窮。行政長官將於 1 月份發表施政報告，我覺得他必須正視這項問題，並提出有效的解決方案。

目前，全港收入少於入息中位數一半的貧窮人口已突破 112 萬，相等於全港住戶的 18%，與 1991 年的 11.2%相比，升幅達五成，當中收入少於 4,000 元的家庭更超過 20 萬戶。

本港的堅尼系數，自 1991 年的 0.476，逐步遞升至 1996 年的 0.518，以及 2001 年的 0.525。與經濟發展程度相若的地方相比，固然較差，甚至與發展中的國家相比，也有一定的差距。舉例來說，美國 2003 年的堅尼系數只有 0.464，而中國 1995 年及印尼 1996 年的堅尼系數，分別只是 0.415 及 0.365。香港特別行政區（“特區”）政府經常將香港形容為國際大都會，但香港貧富懸殊的差距，實在有損害香港作為國際大都會的聲譽。

為確保低收入勞工能夠承擔個人和家庭的基本生活開支需要，特區政府應盡快研究立法訂定最低工資。我們建議本港的最低工資金額應為每小時 25

元。這項建議其實是略高於綜合社會保障援助(“綜援”)之上，並低於全港工資中位數的一半。當然，合理的機制應該透過勞工顧問委員會(“勞顧會”)進行磋商。

現時，政府已將議題交給勞顧會處理。香港工會聯合會(“工聯會”)希望政府採取更為積極的態度，推動設立最低工資，最低限度應優先處理現時最不受保障，最沒有議價能力的清潔、保安員等崗位的最低工資。

事實上，許多工作的工資均低於綜援，根本並不合理，因為綜援金額的訂定，是依據個人或家庭的基本生活開支來計算的。也就是說綜援金額只能夠維持最基本的生活需要，工作收入不應該比綜援還要低，否則難以維持生計。

事實上，許多綜援受助人即使找到工作，也因為收入不足以糊口，被迫領取綜援幫補。就此，我必須指出 — 司長現時也在會議廳 — 我認為他也應該清楚知道，政府外判合約的清潔工、保安工作，每月薪酬竟低於綜援的數目，我想如果政府容忍這情況繼續下去，我認為政府便應感到羞恥。近數月，申請低收入綜援的數目是各項綜援中增幅最大的。

此外，訂定最低工資，也可以達到以工代賑的目的，因為現時許多工作的待遇根本不足養活一家人，不少人才逼不得已申領綜援。如果訂定了最低的工資，收入不少於綜援，這些被迫領取綜援的人，便可以返回勞動力市場，無須再倚賴綜援。

在協助紓解貧富懸殊的情況方面，我認為除了是政府的責任外，企業也有其社會責任分擔社會成本。因此，付出最低工資，其實是私人企業體現社會責任的一項重要表現，我呼籲來自商界的同事不要反對設立最低工資。

此外，工聯會亦希望政府加快推出工程，增加就業機會。因為建造業是失業的重災區，香港整體失業率為 6.8%，而建造業的失業率卻高達 16.3%。建造業失業率持續高企，除了因為私人數宇建築量減少外，亦與房屋委員會停建公屋有莫大的關係。樓宇建築量減少，建造業的就業職位因而非常倚賴政府的工程。除了政府每年的基建投資外，政府也應盡快推出兩個前市政局已經通過的一百六十多項工程，以紓緩建造業的失業情況。

最後，我想說一說穩定政府公務員及受資助機構員工職位的重要性。政府在數年來大幅外判工作、削減人手，製造不少失業的基層工人。雖然在另一方面政府也有製造一些短期職位，但根本得不償失，而且短期職位一完結，工人又重投失業大軍，未能徹底解決失業問題。

此外，一筆過撥款的安排亦對社會福利界構成很大的影響，引致裁員、減聘人手等，既影響社會福利機構的工作，亦減少了有關的就業機會。教師也同樣面對此情況，被裁減的舊人找不到工作，許多新畢業的社工同樣要做"量地官"，浪費了政府投資在教育的開支。

主席女士，我們近兩天從新聞公布看到澳門政府在最近的施政報告中為該地帶來一個十分美好的前景。與香港相比，我們想到政府如何能帶領香港解決貧富懸殊差距極大的問題呢。我希望行政長官能在施政報告中反映我們的要求。

主席：王議員，你的發言時限到了。

王國興議員：謝謝。

單仲偕議員：主席，我想先回應劉慧卿議員說對董建華先生沒有甚麼期望。事實上，我相信民主黨對董建華先生的期望亦不大。但是，我們依然每年提出這項議案，所基於最重要的一點是，我們覺得我們是為市民工作，不是為董建華先生工作，我們實際上有這個責任，要將市民的訴求向我們的政府反映。不過，我對政府的表現感到比較失望，除了兩年前曾蔭權司長將民主黨提交的施政報告誤寫成"施枚報告"來當作笑話談談之外，一般來說，政府的反應比較冷淡，好像今天這樣，現時除了曾司長在席外，其他的局長也不在此。其實，我們今天所討論的很多範疇都是關乎各個局長的。我希望他們不要有這種態度，希望大家都能夠重視自己的工作 — 不是重視我們的工作，而是重視他們自己的工作。當然，也有很多立法會議員不重視自己的工作。

說回對這次施政報告的期望，民主黨除了同樣很詳細地作出一個整體期望外，我們對各個政策局的工作亦有期望。在我們的報告書附錄內便提到我們希望曾司長能夠叮囑屬下或同事注意各有關事宜，我們已經針對着每位司長、局長的工作範圍，把各項訴求在附錄內羅列出來。

在民主黨所關注的數部分之中，我負責的部分包括工商科技、工業發展及資訊科技等，各項目已全部羅列出來。我現在想就這部分稍作發言。

毫無疑問的是，首先是關於香港須跟中國討論有關泛珠三角區域的經濟合作，所涉的有我們現時比較多談論的"內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排"（下稱"CEPA"）。無可否認，CEPA 在這一年多以來，事實上

對香港的經濟發揮了一定的、好的作用，特別是在旅遊業方面，為香港帶來了很多旅客。然而，雖然我們已經有“CEPA I”，甚至“CEPA II”也好，但以工業或就業機會而言，實際能受惠的，暫時來說，均是比較少，從統計數字方面來看，是強差人意的。希望政府在繼續跟內地政府討論 CEPA 時，能與他們邁步商議，要求他們全面開放予香港。我想，有一點得重要也是要提出的，香港居民縱然是中國國民，在內地也不能享有所謂“國民待遇”。當香港商人進入內地時，所取得的待遇，往往等同於外國商人，即海外，例如美國，英美的商人。我們不能享有與內地人一樣的國民待遇。這種做法，不論在資訊科技行業或不同的行業裏也是一樣。

至於在工業發展方面，民主黨跟其他黨派在過去已經討論過，我們覺得應發展河套工業區或邊境工業區，希望從而能為工人製造多些就業的機會。事實上，我們對這方面的發展是比較失望的。其實，香港已回歸了 7 年，河套則擺放在這裏“發霉”了 7 年，試問政府是否應該有辦法或空間，跟深圳市政府合作得緊密一點，共同開發該地區？該區是寶貴的資源，不要浪費，希望由曾司長領導的港粵聯合聯絡小組能夠提升這方面的工作。

關於資訊科技方面，未來數年，資訊科技將會有很大的發展，我在附件內羅列了一大堆內容。就這兩年來說，我希望政府能夠在某些地方再加強一點力度，例如在附件內提及的數碼娛樂產業方面，希望政府能加把勁提供進一步的支持。其實，這方面有很大空間製造就業機會，特別是青少年的就業機會，這是很有幫助的。政府在過去一兩年已做了一定程度的工作，例如主辦比賽，帶領一些公司到海外參加展覽等，這些都是 TDC 的工作。然而，我擔心過了這年後，政府的支援可能會減少，所以我希望政府能繼續制訂第二類的支援計劃。

在推動電子政府的發展方面，我希望在各個重要的公營項目進行科技評核，並要求所有政策局及相關的部門均須提交報告，匯報各部門網上服務的發展進展、優先次序和工作計劃等，以確保公營部門更廣泛地採用資訊科技。

在這政策上，政府也非常重視中小型企業（“中小企”）的資訊保安，大家都明白，現時越來越多人應用電子商貿，但在提升資訊保安的意識方面，政府亦要加把勁，特別就數個問題而言，例如濫發電郵，雖然政府現正在進行諮詢，但政府亦應該加快進行，因為現在有很多國家已制定法律來打擊濫發電郵，所以我希望政府在這方面會加快開始進行立法的程序。

我想向政府反映，這兩年來，就讀資訊科技的人是較以往為少，我希望政府能夠在教統局轄下的行業訓練委員會內設立一個“資訊及通訊科技技能監察組”，以分析和監察業內的就業情況及所需技能，解決資訊科技業人力錯配的問題。

我希望政府能更主動與內地的信息產業部建立常設的溝通渠道，為本地業界在中國資訊及通訊科技發展的版圖上，找出合適的地位，以便利用香港在資訊及通訊科技方面的潛力，讓本地業界參與國家的發展工作，為國家作出貢獻。我亦建議游說中央政府給予本地資訊及通訊科技業"國民待遇"，消除在稅務、關稅、專業資格互認，以及其他的貿易壁壘，使本地公司跟內地公司能夠作公平競爭，希望大家能夠支持。

李鳳英議員：主席女士，前天我才與部分立法會議員向行政長官反映對施政報告的意見。在今天辯論要說的，實際上已於與行政長官見面時簡要提及，來不及說的我也提交了書面意見，但我仍希望藉着今天的發言詳細解釋我的看法。雖然我不期望行政長官全面接納我的意見，但我希望行政長官即使不接納意見，也可解釋他不接納的原因，否則，行政長官說聽取議員意見，以及今天的辯論亦沒有實質的意義了。

今年，行政長官撰寫施政報告時的社會氣氛和過往很不同。在政治上，社會分化對立的情緒減少了；在經濟上，香港終於擺脫了困擾多年的通縮，走向復甦。如果說過往數年的施政報告都只是為香港救急的話，今年的施政報告便應就過去數年香港社會在逆境中暴露出來的問題，來一次整體的檢討、總結，就不足之處提出解決的方案，讓香港可以重新上路。

在過去數年的逆境中，三百多萬勞動人口最擔心的便是失業問題，這不單止是指基層擔心手停口停，即使是中產階層亦擔心供樓、供車，以至為子女供書教學的學費無以為繼，心理壓力非常沉重。不幸遭僱主解僱的，遇上裁員的便更感彷徨無助，因失業而造成的社會悲劇一再發生。面對這種情況，政府採取的態度是避重就輕，迴避問題，只兜兜轉轉地從培訓和改善經濟環境方面考慮問題。我認為政府不應再迴避受薪階層的失業問題，特別是香港經濟轉型，職業的不穩定性持續增加，即使經濟增長，亦難再出現全民就業。政府必須制訂失業保障，紓緩受薪階層所面對的失業困境，而我所屬的港九勞工社團聯會提出成立失業貸款基金的建議，應該作為落實失業保障的第一步。

過去數年，勞動市場的僱傭模式亦出現了重大的改變，當中包括勞動市場廣泛採用的合約和時薪聘用模式，時薪工友如果不符合 4.1.18 的條件，至今為止仍不受勞工法例的保障，由合約工取代長工後，僱主可以合約期滿而逃避法例所規定的責任。當中最明顯的例子便是工傷和懷孕個案了，勞工法例雖然規定僱主不能解僱受工傷及懷孕的工友，但一紙合約期滿，僱主便可不再續約，勞工法例的保障名存實亡。這方面還包括香港與內地的全面融

合，香港僱員到內地工作，以至內地居民來港合法或非法地工作的情況都不斷增加，不論是在資源和政策上，政府均必須全面檢討保障僱員權益的法例。

我認為有關檢討應包括限制工時過長和設立最低工資，在今屆立法會剛開始時，本會曾就最高工時限制和最低工資進行辯論，我不再重複我的論點，我只想指出一點，政府正如火如荼地推行僱員資歷架構，以提升勞動人口的質素，如果沒有最高工時和最低工資等保障，佔勞動人口絕大多數的基層工友要從資歷架構中受惠，這只是政府一廂情願而已。因此，設立最高工時和最低工資並不單純關乎僱員權益是否得到保障，亦關乎人的尊嚴是否受到尊重，關乎香港能否提升勞動人口的質素，成功轉向知識型經濟。

過去數年凸顯的另一項問題，便是貧富懸殊的問題，我認為行政長官在施政報告中不應再迴避，我們上星期在議會已經討論過這問題，下星期，本會亦會再辯論綜援問題。紓緩貧富懸殊與綜援機制是息息相關的，一個理想的做法是制訂貧窮線，集中資源照顧社會上最有需要的人，而綜援制度則發揮協助弱勢社羣融入社會的作用。

主席女士，調整公務員薪酬機制與香港政制發展討論勢將觸動整個社會的脈搏，如何能減少內耗，增加共識，政府的態度至關重要，我希望政府能汲取過往的教訓，在決定公務員薪酬水平調查與應用的方案時，必須尊重公務員團體的意見，在政改發展問題上，盡快擬定時間表，給市民一個明確的方向和步驟，令社會早日達成共識，讓中央可以充分瞭解和支持港人的意見。

我謹此發言。

張文光議員：主席，民主黨對施政報告的教育部分有很多期望。

我們對小班教學有期望。李國章說小班教學是他的夢想，但他卻沒有堅持，反而在教育統籌局(“教統局”)的醬缸文化中，棄明投暗，繳械投降。最近，董建華約見香港教育專業人員協會(“教協”)，說支持小班教學的方向，希望我等待實驗的結果。

一些實驗中的小學到立法會投訴指，所謂的小班實驗，是各施各法，沒有計劃。余若薇議員告訴我，應邀督導小班教學的外國專家，只負責觀課，而不是協助學校推行小班教學。我更擔心教統局只邀請反對小班教學的學者參加小班教學的評估，令小班教學死在亂七八糟的實驗中，死在帶有偏見的評估中，永不超生。

小班教學是社會的集體期望。日前，立法會教育事務委員會，邀請了 27 個團體來談小班教學，當中包括教育團體、家長團體和學者、專家，他們一致支持小班教學。沙田小學校長會更提出了一個無須增加額外資源，以分區分級逐步推行小班教學的方案。這個方案有力地回應了李國章指推行小班教學要 36 億元，是一條昂貴的不歸路的說法。

民主黨希望董建華拿出勇氣，在任內推行小班教學改革，以沙田小學校長會的方案為基礎，制訂中小學小班教學的時間表，用大約 10 年的時間實現優質教育的夢想。

主席，當前教育的熱點是學制和課程改革。民主黨是支持 3 年初中、3 年高中、4 年大學的學制改革，但卻要提醒政府：改革最艱難的是課程，並非學制。課程改革涉及高中課程的重組、合併和消失，亦涉及必修與選修科目的爭論，涉及考試評估的方法和公道，涉及教師的轉型與培訓，涉及家長和學生的選擇權。每一項議題都牽一髮動全身，影響着學制改革的成敗，必須三思而行。

就以通識教育為例，如果教統局強行將學制和課程改革全面掛鈎，在 2008 年強行令通識科成為高中必修和必考科，極有可能為學校帶來極大的混亂。2008 年通識必修必考，就意味着教統局要在短短的 3 年內，將原先只有 1 300 名相對精英的預科生選修的通識科，擴大至 8 萬名水平參差的高中生的必修科，人數忽然暴增六十一倍。通識教師也要由 300 人增加至 3 000 至 1 萬人，最低十倍至最高三十三倍。政府必須冷靜思量：我們的師資培訓機構能否在 3 年內提供 30 至 100 小時有質素的訓練課程給近萬名教師？教師又能否有足夠的課餘時間接受本科和通識科、評核和行政的全方位訓練呢？

主席，教育改革，欲速不達，自以為方向正確便橫衝直撞，最後只有遍體麟傷，禍及師生和家長。這一次的學制和課程改革，是一條真正的不歸路，要有破釜沈舟之志，也要有穩打穩紮之心，不要冒進，不爭朝夕，要視教師如夥伴，視學生為子女，視批評為諍言，視輿論為益友，既設定學制改革的合理時間表，也不必將所有課程改革畢其功於一役，能做的先做，未能做的放緩，讓每一個參與改革的人都受到尊重，讓每一步都走得留有餘地，而不是“倒瀉籮蟹”，覆水難收。

民主黨建議政府在 3 個月的諮詢期結束後，教統局就諮詢後的主流意見發表白皮書，讓社會聚焦討論主流方案的構思和利弊，實施的進程和辦法。吸收過去教育改革的教訓，成敗的關鍵在細節，在過渡，在執行。民主黨認

為對學制和課程改革而言，方向和方法同樣重要，我們不想重蹈覆轍，我們希望教改能穩中求勝，惠及學生。

主席，教育改革要成功，校長教師的支持是很重要的。當前，教師的工作壓力已非常沉重，家長的期望亦不斷提高，學校亟需一個穩定的教學環境。可是，這數年來，教統局一手建校，一手殺校的政策，人為地擴大了學校縮班，教師失業的危機。今年受縮班威脅的教師，人數接近 1 000 名。1 000 人人心不穩，帶動 5 萬在職教師人心惶惶，動搖整體教育的穩定性，這是因小失大，得不償失。教協最近約見董建華，要求穩定教師，反對失業，得到正面的回應。我希望董建華在施政報告中，制訂長遠措施，從根本解決教師失業的問題，拆除教育最不穩定的定時炸彈，以安人心。

主席，我謹此陳辭，支持楊森議員的議案。

李國麟議員：主席女士，現時本港的衞生政策建基於沒有疾病便等於健康的大前提下，所以，現時的衞生服務也是集中在治療疾病方面。所有醫療服務便等於衞生服務或健康服務，以致現時的公共資源大部分只是投放在治療方面。其實，健康並不單止是等於沒有疾病。

根據世界衞生組織的定義，健康除了代表沒有疾病外，還有生、心、社、靈性數方面的功能正常，才是全面健康或全人健康。建基於這原因，我們且看看一名糖尿病患者的例子，他除了要控制糖尿病外，還可以有正常工作、正常家庭生活和正常的社交生活，他在這數方面的功能是健康的。以此來看，他具有一定生產力，是有助於貢獻經濟增長。不過，現時衞生政策只集中控制糖尿病方面，而忽略投放其他配套資源，讓他可在社交、工作和家庭方面得以過着正常生活。

現行的衞生政策在公共開支中，有 85%用於治療方面，只有 15%用於健康推廣方面，這是一個不平衡的情況。要保持市民健康，對抗疾病只是一個治標而不是治本的方法，而入院治療也只是最後一個關卡。

現時本港醫療人力資源培訓，大部分集中在醫學發展和培訓醫生方面。雖然現時正發展家庭醫學，但發展家庭醫學只是深化了治療概念，並非推廣和促進健康。因此，在我的衞生服務專業，我們大部分的角色只是配合治療，未能發揮我們另一半的角色，便是促進健康方面。其次，現時政府各部門或組織，例如衞生署、醫院管理局、食物環境衞生署和環境保護署等，在推廣健康方面，由於官僚制度未能互相配合，以致不能達到預期的效果。

主席女士，我建議政府應盡快修訂現時的衞生政策，重新適當地調配資源，以平衡現時過於集中投放資源於治療的這種政策，而應推動以“全面功能性健康”為本的衞生政策。

我亦建議政府在長遠人手規劃方面，應該發展社區和家庭的衞生團隊，可以在社區建立衞生網絡，作為健康“監護人”、健康“守門人”，推廣健康生活，加深市民對個人和公眾衞生的認識，以及提升本港公共衞生和環境衞生的水平，令市民可以保持全面的功能性健康。

此外，我亦建議政府應積極推動“健康城市”這概念，並應採取主動措施，以鼓勵各部門互相配合，不要受官僚制度所限制，並全力支持設立如將軍澳和青衣這類“健康城市”。

最後，我亦期望一個負責的政府在施政報告中制訂一個可持續發展的健康政策，推動全面功能性健康。

主席女士，要保持市民的健康，對抗疾病，治療只是一個治標而不治本的模式，入院治療也只是最後一個關卡。我們健康服務專業已準備與政府及市民一同努力，把香港轉化成為一個健康城市。因此，我支持楊森議員的議案。我謹此陳辭。

鄭家富議員：主席女士，我今天的發言，主要是代表民主黨集中在醫療、勞工，以及（如果有時間）交通等 3 方面，因為稍後我第二項的議案辯論中，在交通的政策方面會作很詳細的討論，所以我現在盡可能集中在勞工和醫療方面發言。

在勞工事務上，主席女士，市民關注的不外乎兩件事，第一，“打工仔”有多些就業機會；第二，“打工仔”的權益得到保障。

過去幾年，香港“打工仔”飽受失業減薪的煎熬，學歷及技術水平較低的青少年及中年勞工的處境更是特別艱難。隨着近月香港經濟走出谷底，企業盈利增加，“打工仔女”寄望有好日子過，不用再終日害怕被裁員、被減薪，相信當立法會各位同事和政府各位官員亦以為可以鬆一口氣，希望失業率下降，不用再設法開設臨時職位，現實卻殘酷地告訴我們，經濟復甦，未必就能令“打工仔”分享成果。

近日渣打銀行坐擁 23 億元盈利，但仍決定大幅裁減員工以爭取更多利潤，正正反映出勞工市場在香港的不穩定。即使經濟好轉，但在全球一體化

及生產自動化的情況下，職位也隨時有可能被取締，所以我盼望行政長官在他的施政報告中就勞工政策方面，有必要處理我們現時香港沒有職位增長的經濟復甦現象。持續的進修及培訓是僱員保持競爭力的重要途徑，但單靠僱員是很難做到的，還須得到僱主和政府的支持。政府應為僱主提供稅務優惠，以鼓勵僱主為僱員提供培訓，同時亦應因應勞工市場的需求、經濟環境的最新形勢，做好人力規劃，提供適切的培訓途徑、並在有需要時津貼培訓及教育經費。

與此同時，面對着香港不少職位流失到鄰近地區，特別是國內，政府亦有責任為香港市民爭取就業機會，例如藉着興建港珠澳大橋的機會，爭取香港市民可參與有關工程，希望藉此改善建築業等失業重災區的就業情況。

主席女士，僱員權益亦同樣急需改善。香港“打工仔女”最普遍面對的是工作時間極長，嚴重影響工作表現、身體健康、家庭生活及社交生活，亦難以再抽出時間參與培訓，保持在市場上的競爭力。在立法會裏，民主黨多次要求政府制定法例，規定標準工作時間，以及超時工作的津貼準則。近日，經濟發展及勞工局終於決定就此進行研究，並將於本月內與勞工顧問委員會（“勞顧會”）討論，希望政府這次可以拿出誠意，認真跟進研究，而不是利用僱主間的不同看法，借勞顧會“過橋”，推搪了事。

主席女士，在醫療方面，香港的醫療體系可說是由西方醫學、醫院治療、醫生 3 方面全面主導。忽視促進健康、疾病預防的工作，只着重疾病治療，這個體系必然非常昂貴，造成今天醫療資源緊絀的後果；只着重西方醫學，沒有善用其他醫療模式如中醫中藥，亦是錯失了改善病人身體狀況的機會；以醫生主導，則令病人處於被動地位，障礙了醫護專業的發展。我盼望新上任的衞生福利及食物局局長沒有太多歷史包袱，能夠着手改善醫療體系現時的這個局面。

首先，針對以西方醫學全面主導的現象，政府應採取措施繼續促進中醫中藥有較平衡的發展，《中醫藥條例》的實施應該加快，中醫應獲得與西醫對等的地位，一樣有權批假紙，一樣有權轉介病人到各專科、各種檢驗及服務；使用公共醫療服務的病人有權在中醫及西醫治療中選擇最適合的服務。由於中醫服務發展遲緩，政府應該加快步伐，在公共醫療體系中加入中醫中藥服務，包括在全港 18 區每區都提供公立的中醫門診服務。

第二，針對向醫院治療全面傾斜的現象，政府應加強促進健康、預防疾病的工作。SARS 疫症的教訓給我們上了寶貴的一課，知道忽略傳染病預防工作，會令社會、政府、醫護體系、市民均付出沉重的代價，在疫症過後，政府不得不加強對傳染病的預防工作，但這方面似乎仍不足夠。

香港所欠缺的是完整的基層健康工作，要促進市民的健康，減少醫療疾病的開支，政府要全面檢視整個城市、整個社會中有哪些因素影響了市民的健康，從而作出對應措施，減少市民患病的機會。由環境交通、空氣質素、以至工作壓力、飲食習慣、市民對疾病的知識，這些環節都是重要因素。例如煙霧迷漫的餐廳是飲食業員工患上呼吸疾病的原因，政府檢視後發現問題嚴重，便要加快食肆內全面的禁煙。

第三，針對現時醫生全面主導的局面，政府應該設法增進病人權益，包括病人的知情權，而設立獨立的醫療申訴專員，處理醫療投訴。這亦是增進病人權益的一項重要事務，我們爭取多年，立法會亦多次希望局長盡快研究設立醫療申訴專員這個社會訴求。

主席女士，還剩餘數十秒，我會很快地就交通方面代表民主黨發言，盼望政府能盡快就數條過海隧道：西隧、紅隧和東隧流量不均的問題而設立隧道及橋梁管理局，這是我們的建議中最重要的一環。至於交通方面的問題，我會繼續在稍後的議案中發言。多謝主席女士。

余若薇議員：主席女士，我主要談教育與環保政策，四十五條關注組其餘的3位議員，會就其他政策範疇發言。

教育方面，當然要談“三三四”學制改革。其實，這並不是嶄新的議題，而且我亦認同改革的方向。不過，改革的成敗，當然在細節上，其中包括課程內容、師資培訓與評核方法等，我期望各方不要以懷疑態度對待改革，我特別希望教育統籌局（“教統局”）能虛心聆聽，不要以為批評的人一定有政治立場，或別有用心，又或為反對而反對。

教統局今次課程的改革中，很重要的一項是通識教育。當然，很多人，包括家長、老師均擔心這會變成通通不識，成為“吹水課”。其實，現時香港任教通識教育的只有三百多位老師，還要額外增加三千多名老師。另一方面，一味說有些老師教得不好，所以要縮班、殺校，是向教育界傳達很矛盾的信息。我很誠懇地希望，如果一方面要改革，另一方面便要與教育界建立良好的夥伴關係。自從推出校本管理的條例至今，已推出了各式各樣教改措施，可謂五花八門，當中我看到教統局和教育界之間的關係越來越緊張。主席女士，我真的很希望教統局在推行改革的諮詢時，能盡量做得更好，盡量用心聆聽，讓我們將來在培育下一代時，真的能夠達致通識教育的目的。

主席女士，此外，如果要全面提升教育的質素，其實單單更改學制、課程或提升師資的培訓，仍然是不足夠的，教學的環境也很重要。主席女士，

你應該記得，我們在競選時，你也支持小班教學，因為我們要做到因材施教。特別是在現在的環境下，很多不同資質和背景的學生，都是在同一個課室上課，老師在處理課室秩序方面已經很困難，還怎能兼顧個別的學生呢？所以，主席女士，我真的很希望董先生能真真正正與教統局一起認真考慮小班教學的問題。據他們提出來的數字是，如果全面實施小班教學，支出要 31 億元，但主席女士，這數字令我想起談居港權時拋出的 167 萬人，是一樣的道理，便是拋出這些數字後，這問題便連想也不必想了。但是，在仔細分析教統局的數字後，如果是逐步實施，而且因為人口下降的關係，我們是絕對絕對可以負擔得起的。董先生曾經說過，投資教育，他是絕不手軟的，主席女士，我們應該將之視為投資而不是開支，我真的很誠懇地希望董先生可以說服李國章局長、羅范椒芬常任秘書長，讓我們能夠盡早分階段推行小班教學。

此外，主席女士，環境方面，空氣污染是目前最大的難題，雖然政府已經推行了石油汽的士和小巴等多項措施，但香港的空氣質素依然沒甚麼很大的改進，一般監測站的超標時數，由 2001 年的 140 小時，大幅增加至 2003 年的 540 小時。大家也明白，污染除了來自我們的電廠外，也同時來自珠江三角洲。

政府多番強調與廣東省達成協議，盡最大努力在 2010 年前達致減低空氣污染物的含量。然而，市民期望的並不是承諾或指標，而是一些切實可行措施，例如及早推行排污交易、限制發電廠排放廢氣含量，或向使用環保原料的企業提供稅務優惠等，令我們真的有理據或理由相信污染情況可獲得實質改善。

事實上，改善空氣質素符合港粵兩地的利益。如果董先生能夠以對待經貿問題的決心，加緊處理跨境污染問題，我相信不難出現一個環保的 CEPA。

就處理固體廢物方面，政府應該進一步落實污染者自付的原則，擴大徵收環保稅。政府亦可考慮制訂生產商責任制，對進口一些影響自然環境、生態的商品，例如電池或手提電話等的進口商徵收費用，更準確反映這類產品的社會成本。

（代理主席劉健儀議員代為主持會議）

對於政府最近推行或提議以公私營合作方式推行自然保育，代理主席，我是有所保留的：一則地產商始終是利潤掛帥，二則公私營合作繞過了立法

會及公眾的監管，難以保證協議符合公眾利益。要有效達致保育目標，政府應將具有高度生態價值的土地列入法定規劃圖則，限制發展，並考慮購入部分土地，以作更有效保護。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

譚香文議員：代理主席，現在距離董先生發表下年度施政報告的日子，還有不足兩個月，即使今天本會通過楊森議員的議案，相信各位也會心中有數，董先生肯定不會全盤接納各位同事的意見。但是，我只希望董先生在宣讀施政報告時，可以認真地回應一下今天各位在議事堂上講述的訴求。

其中一件最近在社會上產生極大爭議的事件，莫過於由民間至議會，繼續有聲音要求 2007 及 08 年普選，如果政府一早接納市民的意見，董先生不是偏聽“保皇黨”的說話，政府便不會再感到有壓力，而社會上甚至最近出現了鼓吹“公投”的意見。

代理主席，我是泛民主派的議員，我與其他兩位同事因為對公投持保留意見，所以有人批評我們在爭取 2007 及 08 年普選上“轉軚”。我想特別指出，將公投及爭取 2007 及 08 年普選兩者之間劃上等號，只是一種過分膚淺的邏輯推論。

其實，今年 9 月 12 日的立法會選舉，已經是一次變相的公投，當天有超過 150 萬名選民出來投票，其中達六成投票者，將手上的選票投予支持 2007 及 08 年普選的泛民主派參選名單，因此，董先生應該心知肚明，香港絕大部分市民對爭取 2007 及 08 年普選的看法。

其實，除了再搞一次公投以外，要爭取 2007 及 08 年普選，是還有其他方法的，而且在國內現行的法律基礎上，不是完全沒有方法修改人大的決定的，所以董先生是沒有盡力為香港人爭取民主政制，只為社會製造了更多爭議；而一天沒有普選，便一天也沒有可能達致和諧、穩定。

另一件我想董先生留意的事，是希望政府能夠對《稅務條例》展開全面檢討。

代理主席，香港作為一個國際金融和商貿中心，有很多涉及財經金融，以及營商方面的法例及準則，也有需要與其他發達經濟體系與主要貿易夥伴的同類準則接軌。

過去 20 年來，歐美等國家的稅制及會計準則，已經隨着經濟發展趨勢，配合社會及市場的需要而不斷改善及革新，再加上香港與內地的經貿關係日益緊密及頻繁，我們現行的《稅務條例》已經有超過 20 年未有全面檢討過。上次檢討時，內地的文化大革命才剛剛完結，相信內地市場還未進行改革開放。

會計業界對《稅務條例》中存在着不少過時的條文和古老的法規，感到厭倦，許多同業均贊成我推動全面檢討《稅務條例》，他們提出對法例檢討的 3 項原則前提就是：確切性（certainty）、一致性（consistency）、簡單性（simplicity）。

香港的簡單稅制，締造了致勝的營商環境，相信這是不會有人懷疑的。至於《稅務條例》須有確切性和一致性，是因為現行法例中，不少條文的運作和施行也是模棱兩可的，須由稅務局局長運用酌情解釋，於是形成稅務局有過大的權力。此外，稅務局亦未有仿效英、美等國家的稅務當局般，公開評稅手冊（Tax Assessor's Manuel），可以在公平和公正的環境下，讓納稅人得知評審準則，令納稅人信賴稅務局評稅的一致性。

所以，我很希望董先生在明年 1 月的施政報告中，能夠在聽取我們的意見後，妥善回應議員和社會大眾的訴求。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

郭家麒議員：代理主席，剛才有同事說曾有 1 位舊議員表示，在這裏已就施政報告的期望發言很多次，說着說着也很多年，他亦覺得沒有需要再說了。不過，幸好我是新人，我姑且又學着說一說，看看政府會聽到多少，董先生又會聽到多少。

在談到我所應該說的醫療政策之前，我想說一說數個我覺得也是很重要的問題，其中一個是香港的管治問題。

多次的七一遊行，無數的爭拗，其實是讓我們看到，香港已進入了一個很大的管治危機。可是，政府的回應就是採用了一個駝鳥政策，沒有理會民主政制的發展，沒有想到怎樣培養政治人才，更沒有對一些應該做的事包括如何完善政黨法，做過任何工夫。政務司司長所帶領的政制檢討專責小組的表現便更令我們感到相當失望。從第三號報告的發表中得悉，原來所謂經過

諮詢，只不過是收集了不足 900 人的意見，而專責小組的其中一位成員，政制事務局局長居然說他覺得已經取得社會和大眾的共識，這亦是很多同事及我的很多朋友要求進行公投的一個最重要的原因。

我不知道政府如何理解或解讀這些情況的發展，但如果政府仍然採用這個鴕鳥政策的話，我們對香港的前途真的要表示極大的憂慮。當然，特區政府在中央政府的護蔭之下，對所有民意可一概聽不到，而且可以很舒服地躲在安全網內讓別人保護它，但我想告訴政府，外面有很多民眾的聲音，如果這些聲音不能夠被聽到和獲得尊重的話，是會傷害香港本身，更會傷害政府的管治，而傷害政府的管治，最終是會傷害香港的每一個人。

第二點我想說的，是香港所謂的可持續發展，可以批評為："說就天下無敵，做卻是無能為力。"去年，我牽涉入一個反對填海的運動，當時無論有多少市民站出來說要保護這個海港，無論有多少人對這個海港表示珍惜，政府仍一意孤行，一點意見也聽不進去。環境、海港並不是屬於政府的，但現時所有天然資源，包括珍貴的海港、自然環境都變成了政府和一些大財團的生財工具。就以政務司司長所領導的西九龍的發展項目為例，在這個名為文化藝術區的構想中，我不知道有多少文化人的意見獲得聽了進去，且讓我舉一些例子，香港連一些獨立的文化社團也聘用不起，大家都知道油街事件，牛棚的藝功社則隨時可能被人拆卸。現時，香港所有的藝術團體可獲的撥款都只是視乎 1 點：就是商業的元素，例如會有多少人去看，有甚麼商業價值等。然後，政府就將那文化藝術區批給了商人建造，如果政府不是好大喜功，不是漠視民意，又是甚麼呢？那個天幕，是多少香港人所需要的呢？

香港現時面對的問題很多，包括貧窮、資源不足、醫療政策等，在在必須有很多資源來應付，如果政府真的急我們所急，覺得我們真的需要資源來辦事，為何不公公正正地將土地拿出來拍賣，讓我們庫房可進帳多點收益，讓財政司司長可減少一些煩惱，讓我們各位議員所涉的不同的政策均可獲得一點改善？

第三，政府常常在說到一些經濟政策時，彷彿我們現在已經沒有甚麼問題了，我不知道為何問題可以獲得解決。我們有那麼多失業人士，我們的經濟根本不能轉型，現在又反過來說怎樣令土地更值錢，這是怎麼樣的經濟政策？長遠的經濟政策又去了哪裏？

說了這麼多話，我也要說回我的老本行 — 醫療政策。過往十多年來，香港其實是很忽略長遠醫療政策的，這個政策的失誤，已令無論是醫療

工作者或市民也同樣受害，簡單得如一個專科門診部，在一個下午便可能要診斷三十多名病人了。現時坐在這裏的政務司司長的公子也是一位醫療人員，他在晚上亦可能跟司長提及這方面的很多問題，我不知道司長有沒有聽到。

現時，醫院管理局（“醫管局”）的財政的確出現很大的困難，但最主要的問題卻並非醫管局的問題，而是一個沒有長遠方向、沒有界定公營和私營的醫療服務所應扮演的角色的問題。每年，我們會有 300 位新醫生畢業，但他們畢業後是沒有前途的，他們既看不到前景，也沒有受訓的機會。他們要等待到聘用合約的最後一年，甚至差不多到滿約前一個月，才會有人告訴他們，皇恩大赦了，你們可以受聘多一年了。這是甚麼世界？我們將來的醫療服務究竟可找怎麼樣的人來提供？政府採取這麼短視的做法，是否便可以改善香港的醫療政策呢？現時的醫療政策在這麼多年以來也沒有一個可行的諮詢制度，以前的醫務發展委員會已經給上一任的局長凍結了，我不知道政府下一步會怎樣做。我想告訴政府，這些做法不單止傷害了我們年輕一代的醫生，還深深地傷害了我們每一代的醫生和所有病人。

代理主席，我希望透過這項辯論，政府能夠把我們的一些意見聽進去，而且會在施政報告裏作出回應。

我謹此陳辭，支持楊森議員的議案。

田北俊議員：代理主席，前天，自由黨與行政長官會面，向他表達了我們對 2005 年施政報告的期望。

當然，今次與以往有所不同，由於我與周梁淑怡議員參加了今屆立法會的直選，所以比以往聽取到較多的地區聲音。除了我們商界外，我們看到普羅大眾也認為香港最有需要的，是一個和諧的社會，他們希望有較佳生活方式的社會，他們也表達了對政治和選舉的看法。很多市民向我們表示，希望能盡快改善經濟，吸引更多投資者來港投資和創造更多就業機會，讓更多“打工仔”得到較好的工作。

代理主席，我們向行政長官表達，空氣污染是一個較多人關注的問題，這些人包括外國投資者、新界東居民和新界北居民。我們發覺，近數年來，空氣污染不但沒有改善，而且自 1999 年以來，空氣污染更越來越惡劣，如果政府不做點工作，我相信不單止影響外國投資者來港投資的意欲，亦會損害香港投資者和普羅大眾的健康。此外，政府在醫療開支方面的開支也會大

大增加，影響香港市民對擁有較好的生活方式的期望。就這方面，我覺得政府應與廣東省有關部門商討，加快原本在 2010 年才能達致的指標。我認為如果能提早實現這指標，對本港社會，例如在吸引投資者、振興經濟和製造就業機會等方面，也會有好處。希望政府能在這方面積極多做點工作。

其次，我們提到有關投資者來港定居計劃。昨天內地公布，由本年 12 月 1 日起，允許國內市民來港定居時，轉移他們部分資產往海外。我相信這點對來港定居人士投資 650 萬元的政策有利。我們也認為在投資計劃下，除了可購買地產項目和股票外，亦應容許他們來港營商，繼而可創造更多就業機會。政府應提高這類人士的分數，我希望政府可把創造就業機會納入投資移民計劃之內。

有關政府現時就撤銷遺產稅所作的諮詢，自由黨亦進行了多項研究。從商界角度和與國際做法相比較來看，這是可取的方法。因為政府去年徵得的遺產稅只有 14.55 億元，而在 2001 至 02 年所徵收的則接近 19 億元。我們留意到，大部分繳交遺產稅的是中產人士，但較富裕的人士，經過合法安排下，其實只有很少須繳納遺產稅。我亦留意到全球很多國家，例如意大利、加拿大，或亞太區鄰近國家包括日本、澳洲、新西蘭、泰國、馬來西亞和印尼等，均逐漸撤銷徵收遺產稅。我們覺得如果撤銷這稅項，便能吸引更多投資者來港投資，包括準備來港投資 650 萬元的人士，也可帶來更多資金，繼而刺激本港的經濟。

代理主席，自由黨今次會見行政長官時所提出的另一點，是有關公平競爭法。社會現時提出了很多意見，自由黨一直不贊成“一刀切”訂立公平競爭法。我們覺得對個別行業，例如電訊、廣播業的有關做法是對的。我亦留意到，社會上最近就汽油、電力、超級市場等行業提出很多意見，可能是由於國際近期油價高企，所以社會人士就這方面有較多意見。對於政府應否就這方面制定公平競爭法以加強監管的問題，我們是支持政府進行詳細研究的。

此外，最近澳門有新賭場開幕，即時令整個澳門市面活躍起來，現時我們在澳門想乘搭的士也不會太容易，餐廳都擠滿了人，有數間賭場還未開幕。如果香港考慮在大嶼山開設有限度博彩性的娛樂中心，只供旅客（尤其內地旅客）使用，可進一步發展旅遊業，亦有助增加政府收入。就這點，我留意到楊森議員代表民主黨是持保留意見的。但是，我覺得這做法未必一定會增長香港的賭風，我們只是限制在大嶼山某地方提供這類活動，同時只准許內地旅客和外國旅客參與，持旅遊證件的才可進入這類娛樂中心，我相信這樣不會引起很負面的影響。

代理主席，自由黨在本年持有與 3 年前不同看法的，是有關扶貧委員會的工作，我們認為基於現時領取綜合社會保障援助金的人數較以前增加，而我們的扶貧委員會除了可以考慮讓失業的人參與再培訓，希望可轉投較好的工作，對於長者和兒童方面，我們也可能有需要多做點工夫。我們建議制訂第二安全網，不過，我們堅決認為設立最低工資和最高工時這建議，是好心做壞事，實際上不會有助脫貧，反而減少就業機會。自由黨其他同事亦會就這點發表他們的意見。

關於政制檢討方面，自由黨認為在 2007 及 08 年，可以把選舉委員會人數由 800 人增至 1 600 人，選民基礎可以增至 32 萬人。由於立法會的工作越來越多，直選和功能議席可分別增加 5 個議席，而功能界別的選舉亦應該擴大選民人數。我們已把這建議再三向行政長官提出。至於其他建議，我會留待其他自由黨議員發表。

謝謝代理主席。

黃定光議員：代理主席，就今天對施政報告的期望的議案辯論，本人着重談談有關香港經濟的問題。

要解決香港財政問題，最重要的是經濟得以復甦，同時發揮既有優勢，令香港繼續發展。本人將提出有關發展經濟的建議，主要是強調與內地加強合作尤為重要，這是大勢所趨，因此，特區政府必須充分利用 CEPA 的商機。

由貿易發展局（“貿發局”）主辦的“中小企國際市場推廣日”昨天開鑼，近 3 000 家國內企業參展，反應非常理想。貿發局總裁林天福先生表示，來港參展的內地省份，以民企較集中的浙江、廣東、山東及江蘇省為主，他們希望透過參展活動，瞭解內地企業來香港投資的意向及所涉及的行業等，以掌握更多相關資料。可見特區政府有需要加強與內地溝通，促使內地各地方政府採取有效措施，盡快安排落實民企自由行細節，進一步簡化手續，以方便內地民企到香港成立分公司或代表處。

代理主席，具體而言，吸納民企來港投資，不僅是投資推廣署及貿發局的責任，也是特區政府駐穗、駐滬及駐京辦事處都要參與的，還要協助香港工商界團體，向內地企業提供各類諮詢服務，介紹合作夥伴等。此外，近期香港參與泛珠三角及珠三角合作機制及協議，可以透過這些機制及協議的幫助，加強在這些地區的宣傳及推廣。

我們還要盡快研究中央政策組的建議，除了港府成立孕育中心外，更由兩地政府合力挑選內地優秀民企來港設立分公司，並由中心提供輔助服務，協助他們來港發展。此外，還要求中央可仿效旅客自由行來港安排，先以上海、北京、江蘇、浙江、廣東省等地作試點，讓當地具規模企業方便來港投資。貿發局更可成立一個專門為他們而設的培訓基金，為民企管理及工作人員提供創業前培訓服務。

在國內的外匯管理方面的安排，雖然國務院於 9 月 6 日發表了民企自由行政策，已就受惠行業、審批時間及審批秩序作出規定，但仍未就外匯管制作具體安排，例如容許來港投資額，現時是個別處理的。港府應加強與中央政府的溝通，共同研究及制訂一套既有利民企來港投資，又能保障國家金融穩定及經濟安全的外匯措施。

預計內地民企來港投資經營，首先要置業或租用營業場所及居所，市場已預期將會有大批民企來港購買商廈，開設辦事處等。其次是要按國際市場要求在香港進行經營，對香港服務業，如會計、律師、進出口及物流業服務等的需求，也必然增加，而無論各行各業發展，都少不了要多聘人手，有利香港解決就業問題。

代理主席，此外，利用“九加二”商機，爭取在“九加二”中充當更重要角色，特區政府應主動向九省政府提出方便港商投資的建議，其中包括游說他們在香港設立辦事處或投資服務部，為有意在九省投資的港商提供一條龍的開業手續、諮詢服務，並為遇到問題的港商提供協助。

港商應同時爭取在九省區設立辦事處，為已在內地投資的港商提供信息及在有需要時提供支援。特區政府亦應改變過去被動的作風，主動在泛珠區域設立一個統一信訪部門，加強香港與泛珠三角區域的聯繫，協助在內地活動的港人解決他們所遇到的困難。

民建聯過去曾提出不少將邊境地區發展成為經濟及商貿區的建議，包括河套地區的開發。我們認為隨着 CEPA 落實及“九加二”合作框架協議的簽訂，應充分利用協議帶來的商機，邊境開發的研究不應再局限在河套地區，而是整個邊境區長遠發展作考慮，盡快利用邊境區的未來發展規劃定下方案，作更深層次的研究，以發揮最大的經濟效益。

本人謹此陳辭。

張宇人議員：代理主席，行政長官任內的施政報告，其實也多次提及改善香港的營商環境，提升香港的競爭力。舉例而言，在 1999 年的施政報告中第 140 段，行政長官表示要提高香港的競爭力。在 2001 年的施政報告中第 64、66 及 130 段，行政長官提到要鼓勵企業改進管理和促進市場競爭；在經濟轉型的同時亦須繼續改進營商環境，確保香港維持競爭力；研究進一步改進發牌機制、簡化申報程序的措施；制訂新政策及草擬新法案時，也須先評估對營商環境的影響。在 2003 年的施政報告中第 16 段，行政長官提出“大市場，小政府”的概念，提出削減各種與營商有關的繁瑣規則，取消過分的規管，精簡程序，還要提高行政效率，務求減低營商成本。在 2004 年的施政報告中第 18 段，提出繼續大力改善營商環境，精簡程序及改進有關的規管。

可是，不幸地，行政長官一方面說要拆牆鬆綁、“大市場，小政府”，卻看不到政策局的官員在發牌規管方面作出任何配合。董先生儘管說甚麼，也不見官員有任何動作。直至官員有動作時，便是制定新條例，例如《卡拉 OK 場所條例》，食物環境衞生署（“食環署”）又增加了一項可以即時封閉食肆的權力。據今年所見，食環署也因魚缸水有問題而封閉了很多食肆，令食肆面對困境。

代理主席，其實，我並非只是批評行政長官，他所爭取的自由行也幫助了食肆及零售業，在 SARS 時期亦提供很多紓緩措施協助飲食業度過當時的困境。可是，很不幸地，今年的經營環境與去年同期比較，競爭其實更為激烈。由去年至今年，由於大家覺得市道會好轉，投資者因而特別多，形成租金上調了很多。一間茶餐廳的東主最近告訴我，他在旺角經營，原本月租 60 萬元，令我覺得他非常有本領，但該餐廳的業主（原來是我認識的）還要把租金提高至 100 萬元，該東主沒法繼續經營，便惟有結業。經營零售業所付的租金，原來可以高至 100 萬元，我也想不出為何如此細小的鋪位，面積可能只有一兩千呎，卻可以收取那麼昂貴的租金。

近期，除了鋪租急升外，比較罕見的，還有食物成本大量飆升，包括由內地運來的副食品。此外，工資亦有上升壓力，因為優質的員工開始離開，尋找較高工資的職位，以致市場上亦出現了很多空缺。所以，明年 3、4 月，我相信便會看到食肆有新的倒閉潮，這是由於它們在去年及今年年初開業過於急速，加上租金上調，導致很多食肆在競爭能力削弱下，無法競爭。

代理主席，接下來，我想談一下飲食業面對的 4 個問題，希望董先生在施政報告中很小心地處理。我知道市民及立法會同事對食肆全面禁煙已表達了很多意見。食肆要禁煙，按照表決的票數，政府可以一面倒地推行有關條例。但是，食肆禁煙必然會影響食肆的生意，如果是沒有影響的話，即使無

須立例，食肆也會推行全面禁煙。我也不希望大家經常不停地爭拗食肆須否禁煙的問題，例如說根據外國的經驗，食肆實行禁煙後生意增加等。其實，生意的好壞，理由有很多，並非由於單一的理由所致。

我希望當局在推行這項政策時，一定要考慮食肆的承擔能力。我希望官員在考慮制定這項條例時 — 我相信一些同事亦會支持我的 — 其執法會存在很大的問題，而問題便是要由員工執法。我相信這種竟然要求飲食業員工執行條例條文的做法並不恰當。我希望政府日後在審議這項條例時，能認真研究，亦希望政府等待食肆有可能承擔這種由禁煙所致的負面影響時才推行，不要在經過六十多個月通縮後的現階段進行這件事。

我想說的第二個問題，代理主席，便是銷售及服務稅。飲食業非常強烈反對這個稅項，它不單止會令生意即時下降，長遠而言亦會帶來行政費用，對營商環境絕對不利。

第三個問題是淨化海港計劃。其實，大家均想海水能得以清潔地處理，而我們已由 1995 年開始繳交排污費及工商業污水附加費。政府當時已提醒我們在繳交了這 1.2 元後，海港才可以適宜人游泳。但是，9 年後，我們發覺情況並非如此，而第二個計劃接着又推出了。飲食業在這方面有怎樣的看法呢？他們首先須考慮的是承擔能力，根據廖局長所說，如果該 1.2 元的排污費屆時增加兩倍 — 由於現時政府補貼 1.2 元，這便會變為 4.8 元了。我們的工商業污水附加費已是七元多，再加上每度水四元多，便變成 17 元了。

最後，我想說的是最高工時，最低工資。飲食業對這事項有很大保留。事實上，由於我們的工種繁多，如果最低工種的工資也要達到每小時 25 元，8 小時工作，超時還要補薪的話，一個清潔工人的工資也達到六千多元，逐級增加，工資成本便會很高。

我真的很希望董先生可以跟數位局長及財政司司長多進行一些商議，例如與廖秀冬局長、周一嶽局長、財政司司長及葉澍堃局長等談談，在考慮制訂政策時，能顧及飲食業的承擔能力。多謝代理主席。

詹培忠議員：代理主席，我們今天這項議案辯論，讓我們有機會向行政長官或有關的司長或局長提出意見，以供參考。我會就政治、經濟、社會福利和金融 4 個範疇表達我個人的意見。

政治方面，特別是政改問題，我們過去兩個星期也在議會中辯論過。事實上，我亦說過特區政府有義務、有責任清晰地向各界及市民表達未來的政制發展，亦要引導市民瞭解甚麼是 2007 及 08 年的選舉方案。近日，有部分人提議公投，我當然不是說絕對一定要支持中國政府，但大家須瞭解，香港不是一個國家，尤其是涉及政制方面，一定要跟中國政府方面有充分的溝通，令它對香港各界的表達具有信心，認為我們不是在搞對抗。否則，我可以大膽地說，不要說 2007 及 08 年不會有雙普選，即使是 2012 年也一定不會有的。這件事端視乎各政黨或政治參與者抱着甚麼心態去針對這個問題。

我們深切瞭解到，民主的潮流，特別是世界民主的潮流，是不可抗拒的，一如洪水泛濫般，是不可以強力堵截的。但是，在香港推行的民主，並非一定要反中反國，在香港生活的市民和政治參與者要深切瞭解到中央的顧慮。我不是代表中央，不過，我自己的理解是這樣的。故此，在政制方面，特區政府是有義務、有責任清晰地讓市民瞭解，不要再糾纏或誤導。

第二、在經濟方面，大家瞭解到，由於香港的製造業已經受到各方面條件的沖擊，以及來自國內各方的競爭，即使最近的所謂 CEPA，雖然人人均寄以厚望，但事實上所能做到的是甚麼呢？只不過是降至 7%、8%甚至 10%的關稅。大家想想，在香港製造的產品，會否比在國內製造的便宜 7%至 10%呢？勞工界人士應瞭解到，這是沒有可能的。既然沒有可能，那麼還高興甚麼呢？加上還有很多其他因素，這能為香港製造甚麼就業機會呢？機會可以說是等於零的，只不過是讓過去擁有名牌的家族有機會多賺錢而已，然而，這些家族已經賺夠了。所以，大家如何能在香港這個經濟環境下成功轉型呢？

不要讓香港成為中國經濟上的一個包袱，這是北京有關方面非常非常關注的問題。為甚麼呢？雖然財政司司長不同意他是違背《基本法》第一百零七條的規定，但我可以再說一次，該條第一句說明，財政預算以量入為出為原則。我們的收入有多少呢？多年來的財政預算全部是違背《基本法》的，因為既然不知道收入有多少，如何能符合《基本法》呢？這也是我的見解。

故此，自由黨提出在大嶼山發展博彩事業，希望大家不要太快提出反對。我也記得，在兩三年前甚至三四年前，上任的財政司司長也曾到美國考察，結果如何便不知道了。但是，我希望其他的政黨要心平氣靜地研究這個問題，不要為反對而反對。對於一個不賭博的人，即使他身旁開設賭場，他也不會參與其事的，一個喜歡賭博的人，即使賭場設於多遠，他也是會去的。這問題可留待歷史作見證。

在社會福利方面，我個人認為，香港千萬不要成為一個福利或綜援的社會。我不是有甚麼意圖，我只是鼓勵政府就需要就業的人提供協助，利用其

他辦法進行推廣，這才不會使香港成為一個社會福利和綜援的城市。這也是有關方面所擔心的問題。

代理主席，回到我所屬的金融服務界的問題，我希望政府能夠成立一個跨部門的、我可以參與的小組，就交易所及證監會的權力進行檢討。因為業界着實有很多意見，我們也明白政府的有關官員未必十分瞭解我們業界的訴求，我願意拿出誠意，真誠地跟有關部門對話，而不是對抗。我們瞭解到香港的金融業是非常重要的一環，能夠做好金融業，便能令業界找到他們的生活，亦能令政府為整個香港創造更好的環境。這當中還有很多細節的問題，不可以在此一一表達。故此，我很希望政府，特別是董先生，可在這次的施政報告中提及會成立這樣的一個委員會。我堅信，通過各方面的配合，一定會為香港的金融業創造更好的環境。多謝。

周梁淑怡議員：代理主席，經歷了難忘而艱苦的 2003 年，今年，本港的股市、樓市及零售市道終於明顯反彈，經濟已經漸漸復甦，困擾着我們接近 6 年的通縮，也終於告一段落。但是，我們也明白，並不是每一個市民都能切身感受到經濟復甦的好處，尤其是失業率現時仍高企於 6.8%的水平。

今天，我想集中討論一下中產人士面對的問題。雖然近期樓價已從低位大幅反彈，但仍有不少家庭尚未脫離負資產行列，加上他們的薪金雖然可能有少許增加，但未必可以彌補先前減少了的收入，所以生活壓力依然頗大。

因此，自由黨星期一向行政長官反映來年施政期望時，便明確指出，特區政府應該在經濟復甦，政府收入好轉之際，減輕一下稅務負擔最沉重的中產階層的擔子。例如，政府應考慮將先前為了減赤，向中產開刀而增加的薪俸稅，分兩年回復至 2002-03 年的水平，讓他們可以真正的鬆一口氣，分享一下經濟復甦的成果。

此外，根據自由黨較早前所做的一項調查發現，很多供樓的家庭都希望政府能夠將現時薪俸稅中“居所貸款利息扣除”的安排，由現時的 7 個課稅年度，改為永久性的扣稅項目。調查的結果亦發現，被訪者中有超過七成希望政府能重新設立永久性的“置業居所貸款計劃”，以協助有意“上車”的人士。此外，與 5 個月前，自由黨所進行的同類型調查相比，想買樓的市民亦大升近一倍，達一成六；而想買樓又希望購買價值 150 萬元以上樓宇的人，亦大幅上升近 20 個百分點，顯示這方面的需求是十分殷切，值得政府加以重視。

自由黨認為，恢復置業居所貸款計劃，不但能令更多有意買樓自住的家庭，完成他們的置業夢想，亦有助樓市健康發展，正是一舉兩得，所以政府實在不應忽視。

同時，自由黨亦希望行政長官能認真落實去年施政報告中的承諾，廣開言路，委任更多中產人士進入政府的諮詢架構，使來自各個專業界別的代表能有更充分的機會向政府就各項政策提供意見，從而提高政府施政的認受性。

除了稅務和置業負擔之外，我相信大家都十分關心我們下一代的教育，尤其是近年來特區政府的教育政策，常令人有無所適從的感覺。不少市民都向我反映，希望政府能締造一個更穩定的學習環境給他們的子女，他們擔心教育統籌局新近推出的“三三四”學制改革諮詢，會令他們的子女再次成為政府這些“新搞作”的試驗品。為此，我們在與行政長官會面時，特別強調政府應汲取推行母語教學等政策時的教訓。今後如在政策上有任何改動，除了要事前廣泛諮詢公眾，令公眾瞭解是甚麼一回事外，一經定案，便不應隨意更改，以免造成各方面適應上的困難。最重要的是，政府必須確保師資的質素，能夠配合改革的需要。

此外，我們也建議政府應積極提倡多元化教育，進一步放寬本地大學的海外招生名額和推動本港發展成為東南亞的人力資源中心。

最後，我想談一談發展旅遊的問題。政府早前曾表示正研究在大嶼山興建第二個主題公園的可行性。我曾經提出關注，認為在迪士尼樂園的效益尚未清楚之前，便研究是否須興建另一個主題公園，是否言之尚早呢？

反而，我們認為 — 謝謝詹培忠議員這麼賞識我們的想法 — 為了配合將大嶼山打造成一個綜合旅遊中心這個構想，政府是否可以考慮設立專門供遊客享樂的賭場或一些有博彩性質的大型娛樂中心？相信這樣既可以進一步帶動旅遊業及相關行業的發展，亦可以為特區政府帶來一筆可觀的額外收益，同時又可以為基層人士創造更多的職位，協助紓緩失業率，這正是一個多贏的方案。

我們並不是主張香港要像澳門一樣，以娛樂博彩事業作為經濟發展的主軸，但仍想指出這方面所帶來的多種好處，是值得我們加以考慮的。就以和我們一水之隔的澳門為例，金沙賭場自今年 5 月開業以來，短短兩個月內，純利便已超過 2.1 億元，繳納政府的稅收則接近 1 億元，開設的職位多達 2 400 個。此外，新西蘭奧克蘭市只有一個賭場，對象同樣主要是以遊客為主，在 2002-03 年度便已繳納了超過 1.73 億紐元的稅款，約相等於 9.4 億港元，並資助了多個社區的福利計劃。

當然，自由黨亦要強調，鑒於社會對於賭博的問題有爭議，所以我們希望這是一個旅遊的項目，特別為旅客而設。

代理主席，我謹此陳辭，支持議案。

李華明議員：代理主席，我希望就福利、消費者權益、公用事業及食物安全等 4 個方面，表達民主黨在未來的 2005 年的施政期望。在福利方面，我們要求政府正視香港貧窮問題，我想我們很多同事都提到此點，但我強調要與民間共同努力，紓緩香港低下階層的生活困難。在能源及公用事業方面，我們要求成立能源管理局，以貫穿全局的視野，制訂及監管香港的能源發展。對於公用事業，我們倡議開放市場、引入競爭。消費者權益方面，我們要求政府制定公平競爭法及成立公平競爭委員會，改善香港的營商環境。最後，我們促請當局盡快制定強制性的食物回收法例及強制性的營養標籤法例，以加強食物安全。

最近，我們在立法會會議上多次提出制訂貧窮線，並要求成立跨部門、跨界別的工作小組，配合民間力量，執行全面的“消除貧窮政策”。立法會已於 11 月 3 日的議案辯論後通過議案，要求政府部門成立跨部門小組之餘，亦邀請社會服務機構及其員工、服務使用者、工商界及公眾一起參與，制訂未來 10 年香港社會福利政策發展藍圖，以配合香港經濟及社會轉變，訂定符合市民需要的社會福利政策。其次，民主黨反對削減長者及殘疾人士的綜援金，因為“一刀切”地兩年削減 11.1%，已經令他們的生活捉襟見肘。一位領取綜援的單身長者由 10 月 1 日開始，每月只能獲得約 2,200 元生活費，平均每天不足 80 元。除了房租獲得津貼，80 元生活費的生活費包括了膳食、電費、煤氣、交通及所有日常開支。政府不能對這些弱勢社羣的困境視若無睹，對他們的不滿不可以充耳不聞。我們要求政府在稅收及賣地收入好轉的情況下，恢復這些人士被削的綜援金額。

在維持香港公平競爭方面，我們堅持政府應該引入公平競爭法及成立具有法律調查權力的公平競爭委員會。除了香港以外，其實沒有其他國家是以分割模式來保障公平競爭，他們只會就個別行業提供特別的條例監管，但仍會制定整體性的公平競爭法。即使國內亦有《反不正當競爭法》，近 3 年來，共查處壟斷行業強制交易案件 2 815 宗，特區政府一意孤行反對研究立法，是漠視實際需要。

在能源政策方面，我們要求成立能源管理局，制訂本港能源政策的長遠發展目標，對各能源機構實施適當監管，貫徹推動和執行開放能源市場的工

作。在公用事業仍處於自然壟斷、寡頭壟斷或專利經營時，政府應致力提高其機構運作的透明度，改善問責性，監管有關服務的收費水平，保障市民的利益。2008 年後，兩間電力公司（“兩電”）的利潤管制計劃將會被撤銷，政府應積極落實兩電聯網安排，並進一步研究與華南地區聯網的可行性，分階段全面開放電力市場，為引入競爭作好準備。

代理主席，在食物安全方面，周一嶽局長上任後，承諾了盡快制定強制性的食物回收法例，對於此點，民主黨是非常支持的。數年前，自從新的食物安全及環境衞生部門成立，取代了兩個市政局的部分功能後，當時的局長任關佩英女士承諾盡快訂立有關法例。可惜，人走了，茶就涼，政策被拖延至今，到了周局長上台後 — 他已是第三位局長了，我才見到轉機。民主黨認為，有了一套完整的強制性食物回收法例後，才能夠將現時的食物安全制度完善化，按照現時法例，即使某個生產商的食品被發現有問題，生產商也沒有責任回收，政府只能以協商和勸諭的方式處理。民主黨認為，這種情況有待改善。

此外，我亦促請局長盡快制定強制性的營養標籤法例，局長具有醫生資歷，應該相當明白如果有一套整全的營養標籤制度，將會協助市民及長期病患者可以有所依據來選購適當的食物，才能收到預防醫學（Preventive Medicine）的效果，減輕整體社會的醫療負擔。所以，我促請周局長和政府訂立時間表，3 年後落實執行營養標籤法例的制度。

李國英議員：代理主席，自去年 SARS 肆虐後，政府成立了衞生防護中心。整個香港對中心都抱有很高的期望，市民希望中心成立後，對傳染病的偵測、通報及控制都能交出功課。不過，月初，流浮山沙江村發生幼童感染日本腦炎，以及明愛醫院出現病童集體發燒，但卻誤延通報的事件，令我們驚覺到現時預防傳染病爆發的工作，仍有很多不足之處。

代理主席，市民都仍然深刻記得，去年威爾斯醫院 8A 病房的事件，以及醫管局與衞生署的溝通不足，引起連串不幸悲劇的教訓。可是，有關部門對教訓仍未能很好地接受。本月初，明愛醫院懷義樓發生病童集體發燒的事件，起初公布有 19 名病童受感染，個案一天一天增加，現時已增至 28 名病童受感染，更有病童不幸因併發症病逝，但明愛醫院卻在該病童病逝後兩天，才向衞生防護中心作出通報。更令人憂慮的是，醫院在病童出現集體感染 12 天後，昨天才啟動“綠色警示機制”，採取進一步防感染措施，隔離病童，限制探訪。

顯而易見，今次醫管局及衞生防護中心對事件處理手法及效率，與市民的期望有很大的差距，實在令人難以接受。面對入冬的關鍵時刻，SARS、禽流感及其他傳染病隨時借機爆發，醫管局及衞生防護中心不能再掉以輕心，應該盡快檢討通報機制，堵塞啟動防疫機制的漏洞，將各醫療衞生機構聯合起來，進入戒備狀態，真正發揮衞生防護中心應有的功能。

代理主席，本月初發生的本地感染日本腦炎個案，令我們知道本港已經潛藏日本腦炎的病原，只要衞生環境轉差，蚊患嚴重，腦炎大規模爆發的風險就會大大提高。政府時常說，防範日本腦炎散播，要保持環境衞生，防止蚊患，但政府經常是“說一套，而做的只有半套”。

鄉郊地區蚊患嚴重，是人所共知的，除了雜草叢生外，最大問題是鄉郊地區沒有一套完善的渠務系統，令污水不能妥善處理，以致滋生蚊蟲。據政府資料顯示，新界鄉郊 955 條村落中，只有約 100 條鄉村有政府興建的污水渠系統，其餘八百多條鄉村只有初步的渠務計劃或依靠私人的污水處理設施。政府對鄉郊地區基礎設施的忽視，埋藏了環境衞生的炸彈，令疫症隨時可藉機爆發。政府確有必要加快鄉郊地區的渠務及其他改善環境的基礎建設工程，令鄉郊居民有一個環境衞生的社區。

另一方面，現時政府對採用疫苗的態度仍十分猶疑，不但對於市民接種日本腦炎疫苗的態度不明，甚至連是否能夠為豬隻接種疫苗仍遲遲未能作出決定。從防止雞隻感染禽流感的措施來看，接種疫苗是成功的先例。然而，香港現時仍沒有一種獲註冊、豬隻適用的日本腦炎疫苗，即使豬農有意替豬隻減低感染日本腦炎的風險，亦不願冒使用未經註冊藥物的風險。可是，一旦爆發腦炎，豬農卻往往成為被批評不顧衞生的無辜者。因此，無論是為市民健康，還是協助豬農提升豬隻的健康狀況，政府都有必要盡快制訂接種疫苗的政策，進一步降低由動物傳人的傳染病爆發的可能性。

代理主席，近年社會一直討論醫療融資的課題，認為是解決現時千瘡百孔的醫療系統的最佳良藥。誠然，醫療融資可以為香港的醫療服務尋找新的資源，各界應該重視，但並不可以解決一切。如果我們只談融資，而仍然維持現行公營醫療服務的定位及採用“勞斯萊斯”級的設施規格，相信在人口老化及長期病患者數目不斷增加的情況下，即使日後真的能就醫療融資方案達成共識，新增的資源亦難以長遠維持公營醫療服務的開支，最終反而浪費了資源，害苦了市民。因此，民建聯一直認為解決現行醫療系統的一個十分重要的對策，是要將公營醫療服務重新定位，理順公營醫療的服務，發展公私營醫療合作，在此基礎上談融資，才具有建設性。我們希望衞生福利及食物局能盡快推出公營醫療服務定位的新方向，讓社會瞭解公營醫療服務的未來發展，以利日後融資安排的討論。

代理主席，最後，我想談一談中醫的專業發展。近期民建聯接收到不少中醫畢業生的投訴。他們抱怨學成後，沒有臨床實踐的機會，亦沒有專業培訓的途徑，阻礙他們的進一步發展。現時不論正肆業的或畢了業的中醫學生，都感到前路茫茫，這與政府沒有積極制訂系統全面的中醫藥發展政策有莫大關係。近年，政府雖已規管了中醫的專業地位，但“只規管，不扶助”，令香港中醫發展失去了方向。如果仍維持現狀，香港實在難以發展中醫藥業，甚麼發展中醫藥中心、中藥港，更是痴人說夢。民建聯希望政府真正重視中醫藥的發展，將香港中醫藥業發展的研究推向更高的層次。我亦將在兩星期後提出有關的議案，屆時再詳細討論有關問題。

代理主席，我謹此陳辭。

林健鋒議員：代理主席，香港近年經歷了很多風風雨雨，社會上的聲音有各走極端的趨勢，不但少了祥和融洽的氣氛，也令大家的注意力偏離，以致不能集中掌握如何復甦本港的經濟，也未能令香港市民充分受惠。

因此，我懇請行政長官在今年的施政報告中，更多着墨於促進香港經濟的措施，配合 CEPA、自由行等帶來的優勢，加強協助香港近 40 萬間的中小企。要知道，中小企佔了本港企業的 98%，是香港經濟的命脈。幫助他們，也等於幫助香港創造更多就業機會，令市道暢旺，普羅大眾得以受惠。

一直以來，中小企經常向我反映，發展業務時融資困難。政府過去推出的 19 億元中小企貸款基金，曾造福很多有幹勁、有創意的企業。可惜，基金已被用得七七八八，目前已經出現資金緊絀。為支援中小企業的發展，我要求政府進一步注資 4 項資金，包括“中小企業信貸保證計劃”、“中小企業市場推廣基金”、“中小企業培訓基金”及“中小企業發展支援基金”。同時，有關的審批過程亦必須靈活，可以彈性處理，以及擴闊基金的申領資格。鑒於現時很多港商都在內地設廠，這類基金亦應包括他們在內，協助他們拓展業務。

除了協助港商拓展市場空間，我亦期望政府能夠加強對外推廣，吸引外資。例如，“民企自由行”，更是一股不容忽視的經濟新動力，可以為香港帶來大量資金、技術和締造就業機會。試想，如果有多間內地企業利用香港作為進身國際市場的平台，在港開設外銷總部，無論是高級的管理人才或是裝修工人，以至茶水和清潔等低技術工人，都能受惠，這種跨行業的受惠方法，正正可以帶動跨階層受惠。

事實上，香港現時享有 CEPA、自由行、泛珠“九加二”等措施，在北上營商方面，比起其他地方享有更優厚的條件。一向靈活變通的香港商人早已蠢蠢欲動，磨拳擦掌。不過，不少商人，尤其是資源相對較少的中小企，經常向我反映，他們對有關的新措施不太清楚，對內地的法律、稅務等問題認識亦有限，以致經常遇到商務糾紛，難以大展拳腳。此外，港商在外國參展或做生意時，亦不時受到不禮貌或不公平的待遇。這些正反映了港人在外地或內地發展時，支援不足。

所以，我建議政府成立一個有官方及民間代表的“內地與香港投資事務及糾紛協調會”，以協助港商在外遇到問題時，尤其涉及法律或人身安全時，可以第一時間獲得支援。此外，貿易發展局在中國及海外辦事處的角色及功能，亦應獲得提升。除了協助港商瞭解瞬息萬變的世界市場趨勢，更要幫助他們認識當地民情，切實掌握當地的營商文化，才能充分發揮所長。

整體上，我認為政府應該為中小企業拆牆鬆縛，與其以政府的有形之手干預，例如設立最低工資，扭曲市場運作，不如增強商人的競爭力，令市場暢旺，人人有工做，才是解決失業、貧富懸殊等問題的關鍵。此外，亦應盡快撤銷一些窒息香港發展的法例，例如，遺產稅正是發展香港成為高質素資產管理中心的一塊很大的絆腳石。我期望政府廣納社會大眾的意見，盡快取消這種不合時宜的稅項。

代理主席，我明白特區政府有責任為社會上最有需要的人施予更多援手，然而，除了直接制訂扶貧政策之外，刺激經濟發展，透過合時的政策協助中小企業，幫助他們放眼世界，紮根香港，才是最積極的做法。特區政府若能做到藏富於民、以民為本，再加上香港人自強不息的精神，定能促進香港的繁榮和穩定。

我謹此陳辭，支持議案。

吳靄儀議員：代理主席，我感謝楊森議員提出這項議案，讓本會有機會公開表達對施政報告的期望。我會集中討論以下的要點：

（一） 香港人在內地所生的子女的居留權問題已纏擾多年，導致無數在香港及在內地的家庭發生慘劇。罪魁禍首，在於特區政府在 1999 年 5 月炮製 167 萬人湧至香港的數字，從而要求人大釋法，帶來連串打擊香港根本制度的後果。現在事實證明，當年的數據有重大錯誤。解鈴還須繫鈴人，我們期望行政長官有所表示，徹底解決問題，還這些家庭一個公道，撫平傷痕。

（二） 維護特區司法制度，對香港、對國際的信心極其重要。最近，有關與內地和特區法院裁決相互執行的消息，引起了廣泛關注。香港及國際人士對內地法制遠不如對香港法制有信心，如果內地法庭的裁決可以在香港執行，香港人及國際投資者在香港的資產所受到的保護便顯然會受到影響。同時，香港法院的裁決實際上能否成功地在內地執行，許多人仍然缺乏信心。相互執行之議，存着不少問題，我期望行政長官向我們承諾會先詳細與法律專業磋商，然後再作進一步考慮。

我更期望行政長官重視財政縮減已經影響到法院運作效率這個事實。為了節約資源，去年有 4 個裁判署要關閉或合併，令案件排期延長。高等法院法官的工作壓力不斷增加，還要在現有資源中額外負擔種種法庭之外的工作，例如回應本會議員的討論，成立工作小組檢討現行的勞資審裁處的運作，提出三十多項的改善措施。我們非常感謝司法界做這項工作，但這是法官自己抽空做的。司法機關獨立於行政、立法之外，惟其如此，我們更應加倍關注，主動採取措施，加以保障。

（三） 我特別要代關注組其他 3 位議員提出的，就是市民對政制改革的訴求。前天，在政制事務委員會的會議上，身為行政會議成員的周梁淑怡議員清楚表示，政府深知絕大多數市民要求 2007 及 08 年普選行政長官及立法會。我期望行政長官明確肯定這個事實。既然這是事實，行政長官更應在施政報告中正式解答他會怎樣回應這個民主訴求。選委會多加一批委員，又或本會兩部分每部分多加幾個議席，是否便足夠回應？

我們 4 個人不會改變支持 2007 及 08 年普選的立場，理由已說過很多次。我們覺得修修補補的小腳政改，不但對改善管治毫無作用，而且以此回應市民就簡直是侮辱他們的智慧與愛國愛港的激情。

行政長官在他的施政報告必須回應：政府是否承認目前已出現了嚴重的管治問題？是否同意，有政不通、人不和的現象，是在於行政長官缺乏認受性，在立法會裏，少數否決多數，令市民的聲音不能左右大局？而行政、立法關係對立，是否由於政府盲目堅持過分的“行政主導”？如果這的確是問題所在，行政長官必須解釋，修修補補的方案，如何能解決問題？

據說，政府會在 2005 年年中推出“主流方案”。我期望施政報告解釋清楚，為何違背絕大多數民意的方案會值得本會支持。謝謝代理主席。

梁劉柔芬議員：代理主席，明年是紡織製衣業界關鍵性的一年，因為實施了半個世紀的配額制度，將會在 2005 年 1 月 1 日完全撤銷，標誌着自由貿易新紀元的開始，同時象徵了全球競爭急速加劇。可是，我想指出，這不單止是我所代表行業的關鍵時刻，對香港整體經濟亦有重大意義，因為紡織製衣業每年仍為香港創匯 700 億元，提供 5 萬個就業機會。行業如果得到增長，香港整體經濟都可以受惠。

取消配額制度，對香港來說，是重大機遇。因為中國的紡織製衣業增長十分強勁，但出口數量仍受歐美的反激增和反傾銷條款所限制。賦予香港策略性的角色，就是為中國出口作彈性緩衝，既可吸納中國過盛的生產定單，又可以境外加工的安排，為買家安排在香港生產及出貨。美國已向中國 4 類產品重新定立配額限制，而且陸續有來，情況急在眉睫。可惜，政府對本地生產支援不足，可能令享譽世界市場的“香港製造”服裝產品，久缺機會再次騰飛。

所以，業界期望政府把握機遇，提升競爭力，加強創新，早日實現行政長官為香港定下“亞太區時裝中心”及“世界一流設計及時裝中心”的目標。

代理主席，這兩個項目，均載述於 1998 年和 2003 年的施政報告中。

業界早前建議設立“邊境工業區”，就是要為香港孕育高增值生產基地，符合去年施政報告的提述：“讓一些有競爭優勢的、傳統的製造業在香港再創新發展”，並“歡迎把高增值生產環節安排到本港來”的原則。我希望政府盡快對此作具體回應。

此外，設立一間具備多元化設施的時裝設計中心,亦是業界對提升增強競爭力的訴求，讓業界認識何為設計元素，將設計元素引入出口的產品上。雖然業界提交了不少建議書，我亦有積極參與，並提議選址在長沙灣工廠大廈附近一帶，但轉眼 6 年，仍然是紙上談兵，業界的失望，相信大家都會明白。

大家都知道,在後配額日子,我們不能夠再以“價廉”力爭,而須以“質優”取勝，而且必須轉型向高產值生產，在設計、研發、製造、品牌方面提高競爭力。這些都是要政府政策的配合。我十分希望政府能拿出氣魄，付諸行動，在後配額時代，助業界、助香港的經濟支柱開拓更新的天地。

我特別希望行政長官注視低技術工人嚴重缺乏的問題。去年年底，我在業界進行調查，從收回來的問卷中，竟然發現在短短兩個星期之內，有近 200

個製衣空缺未能找到合適人選。雖然我們與勞工處已合作舉辦招聘坊，但我們始終認為須正視製造業空洞化問題。業界一直建議輸入內地低技術勞工，讓我們的就業機會能夠向高層發展，但政府的表現仍然十分猶豫，我希望行政長官就此重新認真作出考慮。

我們的行業在國際間信譽超卓，以創新、觸覺聞名於世。在新世紀的推動下，在後配額時期，業界所需的是更大的空間發揮創意。所以，政策、法規、制度等，以至所有對營商可能構成的障礙，或配套可能不足之處，都須盡快檢討。

就此，業界期望施政報告會關注香港紡織製衣業在後配額年代的前景，對高增值紡織製衣業發展有明確的承擔，為香港後配額年代作策略性定位，提供廣闊空間讓業界發揮。同時，亦希望政府不要以為 CEPA 萬能，誇張了它的策略作用。因為歐美各國對取消配額制度都嚴陣以待，評論一直認為，取消配額制度，中國將是大贏家。我相信，長期以來，香港一直是中國紡織製衣業的夥伴城市，應該扮演策略性角色，在經濟增長中分一杯羹。

試想，亞洲是全球最大的服務出口區，中國正邁向“世界工廠”的方向發展，香港順勢發展為全球採購中樞，可謂實至名歸。這種發展有助實現香港成為“亞太區時裝中心”及“世界一流的設計及時裝中心”的目標，把香港、大中華經濟實力推向更高峰，讓市民真的能夠分享經濟蓬勃的成果，而再不是抱着“塘水滾塘魚”的心態。

然而，令人氣餒的是，業界每次提出建議，政府態度似乎總是：建議既然由你提出，便該由你設法辦妥。最近，自由黨提議，我們應該發展賭場，也引起了議論紛紛。很多人說：為甚麼澳門政府的管治思維和我們是香港好像不同呢？相比之下，就澳門的管治情況而言，官員聽完意見，真的實事求是地分析、構思、執行，跟香港官員事事要知、要管，然後停滯不前，是不同的。早前，自由黨向政府建議在大嶼山興建賭場，我希望大家可以用嶄新角度考慮，找出可行的方法，而不是找反對的藉口。

對於今年的施政報告，我希望以提升香港競爭力為大前提，為香港未來定出經濟藍圖，重整不平衡的經濟結構，擴大生產及出口貿易，盡快完成經濟轉型，加強中港合作。代理主席，我謹此陳辭。

何俊仁議員：代理主席，我代表民主黨表達對行政長官來年施政在經濟方面的寄望。我首先想提出的是消滅財赤的問題。

雖然施政報告不是處理財政或財赤的問題，但政府的財政政策的確對未來施政有重大的影響。過去，政府因為財赤而削減公共開支，小市民的負擔明顯是加重了。因此，民主黨一直要求政府不要為急於滅赤，而大幅削減公共開支和加稅，民主黨認為政府應該更靈活利用現有的資產消滅財赤。

日前，民主黨在會見財政司司長時，已提出了多項措施，我想藉此解釋一下。首先，政府可以抽調金融管理局（“金管局”）的投資收益，作為政府的經常性收入的一部分，每年以 300 億元為上限。現時每年從金管局獲得的分帳，大約是 100 億至 200 億元之間。其實，金管局每年仍有數百億元的收益可撥入外匯基金，這是可撥入政府庫房以應付開支的。我們希望政府能夠從這策略作考慮，而無須如我剛才所說，在經濟剛復甦，很多市民仍在水深火熱時，政府還要加稅及削減多類公共服務。我覺得在這時刻，政府如何運用儲備來紓解財赤，才是對政府管治能力水平的最佳考驗。

第二，民主黨建議政府把部分資產證券化。例如由政府擁有的機場管理局、按揭證券公司、貿易通，以及透過九鐵與地鐵合併而上市進行套現。這些由政府擁有的公司均有固定收入和盈利，亦是很好的投資選擇。民主黨還有其他開源的建議，包括把政府多層停車場注入地產投資的信託基金，繼續發債和拍賣公共設施的命名權等。如果政府接納上述的開源建議，在未來數年，我相信每年大約會有接近 300 億元的收入。

代理主席，今年各項經濟指標，包括賣地和印花稅的收入均顯示政府收入將會較預期為佳，經濟亦會漸漸走出低谷。民主黨認為今年的財赤會較今年年初時預計的 426 億元為少。因此，民主黨認為政府應該積極地為香港更長遠的發展鋪路，除了滅赤外，還包括扶助貧窮的人。所以，我另一項主題是扶貧。

（主席恢復主持會議）

香港貧富懸殊的情況已日趨嚴重，香港的堅尼系數排行全球第五，已經不再是新聞，而是耳熟能詳的了。越來越多家庭賺取的收入不足以維持基本生活開支，我們不單止要照顧社會公義，我們更要履行《經濟、社會及文化權利國際公約》的法律責任，我們不能容許在今天的香港有很多人生活在非常富裕的環境下，仍然有人生活在沒有尊嚴的貧窮境地。況且，減貧與整個社會的持續穩定，以及長遠的經濟發展有着很重要的關係，所以，民主黨要求政府正視貧窮的問題，致力協助貧窮的人脫貧，更要避免讓貧窮的家庭持續貧窮，甚至是跨代貧窮。

民主黨認為政府最優先要處理的，是制訂貧窮線和成立跨部門的扶貧委員會，確切界定本港生活在貧窮線以下的人數，訂定各項減貧的政策和措施，讓他們得到應有的協助。我們亦希望能給予他們接受教育和培訓的機會，提高他們在社會上的工作能力，以至競爭力。最後，政府應該確保貧窮家庭的兒童能夠接受適當的教育，使他們能夠掌握工作技能，或更能有機會透過教育進入社會向上的階梯，避免貧窮延續至下一代。

民主黨強烈要求立即撤銷剛實行的削減對老人及傷殘人士的綜合社會保障援助（“綜援”）的措施，我們更建議應該增加對綜援家庭和貧窮家庭的兒童的輔助。我們具體建議，應該向每個綜援家庭的在學子女提供每年3,000元的課外活動津貼，確保他們有正常的發展。

主席女士，香港要應付未來多方面的困難，我們須有一個具公信力的政府，但不幸，我們的政府對此是欠奉的。所以，我們要盡快爭取落實民主制度，我相信政府不應該抗拒這個民主潮流。

梁君彥議員：主席女士，每年的施政報告，都可以說是政府一年一度向市民交代來年重大政策方針和取向的公布。我對行政長官明年的施政報告也有很大期望，因為目前香港經濟已逐漸復甦，露出曙光。不過，這並不等於我們面前的道路是平坦的，其實有很多事情我們須予正視，有很多挑戰和困難是必須克服的。例如鄰近國家和地區的競爭力早已威脅香港，政府須有決心、有智慧地帶領我們接受這些挑戰。

首先，我認為政府要加強與立法會及各大政黨溝通，而各政黨之間亦要攜手合作，求同存異，凝聚行政、立法、業界和市民的力量，為香港營造更完善的投資環境，一起搞好整體大環境，吸引更多投資和經濟活動，搞活香港的經濟，這樣每一個階層都可以分享到經濟成果。

目前，香港或中國的經濟勢頭都很不錯，商機處處，但事實上，在政策方面，有很多空間是必須改善。正如剛才林健鋒議員所說，我們中小企在香港亦面對很多困難，我們一定要加強中小企在這個經濟復甦期內能夠找到他們的商機。香港隨着世界大趨勢，已轉型為一個高增值的知識型經濟體系，但我們一直成功建立的製造業品牌，仍然是有作為，尤其是借助 CEPA 零關稅的優勢，加上珠三角及泛珠三角的商機，應盡快吸引更多港商回流香港投資，為各階層提供更多就業機會。政府應帶頭提升本港的產業結構，重新訂定工業政策，以促進本地創意工業和高增值產業的發展，鼓勵具創匯能力的傳統工業朝向高增值的方向升級。

香港要發展成為一個創新科技中心，就非要促進私人機構的研發投資不可。我希望政府可以制訂實際的有效措施，鼓勵公司增加研發投資，好讓本港的軟、硬基建可以互相配套。我要強調，我們鄰近區內有不少競爭對手都是利用種種稅務優惠安排來鼓勵研發投資，政府應積極考慮給予公司相當於有關研發和設計開支三倍的稅務抵免（triple tax allowance）。這除了提高公司對研發的興趣外，亦可以培育更多科研人材，為年青的一代創造更多高增值的職位。過去，我們一直建議政府要盡快加強推動香港朝向產品設計方面發展，建立及推廣“香港製造”的獨有品牌，以及盡快設立“時裝及設計中心”。

香港的航運物流業為本地主要經濟支柱之一，貨櫃碼頭及中港貨車運輸業，提供數以萬計的職位。但是，近年本港貨櫃碼頭處理量的增長放緩，反而我們鄰近的深圳港口卻明顯地大幅度增長，顯示香港港口的領先優勢正逐步收縮，已到了一個警戒線。香港作為一個國際港口，每天所處理的貨物必須達到一定的關鍵量（critical mass），才有成本效益。否則，整體運作效率會下降，而我們港口處理的貨物量將會以幾何級數流失。所以，我建議政府要從速切實的改善跨境貨運的效率，例如在粵港合作的機制下盡量爭取貨物和旅客通關的便利，包括考慮採用新方法如“兩地一檢”，即兩地海關和邊檢人員在一個地點進行檢查，以增加通關效率；其他設施如減低碼頭處理費，爭取取消“四上四落”的政策，投放資源興建物流園，提高碼頭收費機制的透明度，通過市場機制將收費合理化，以提升本港港口的競爭力，這些行動都是刻不容緩的。

主席女士，剛才自由黨很多同事都提及遺產稅是一項非常過時的稅項，嚴重阻礙香港發展為優越的資產管理中心。廢除遺產稅不單止可令香港良好的金融市場得到更上一層樓的發展，亦可創造更多高增值的職位，使香港成為亞洲的財富管理中心。

我認為政府亦應訂立一個環保回收的工業政策，以鼓勵回收工業，這不單止可令香港有更多職位，為市民提供很多機會，亦可改善環境。藉徵收合理的環境稅來改變消費者的消費習慣，可加快回收業的發展。

主席女士，我謹此陳辭，支持議案。

劉秀成議員：主席女士，很多同事剛才提及澳門，我想香港市民也很希望香港好像澳門一樣：公務員可加薪，我們又可減稅。但是，香港便是香港，其實，對我們專業界來說，最重要的是希望有多些工作，正如郭家麒議員說，專業人士如沒有工作，便沒有經驗，這樣連參加專業考試也沒有機會了。

在規劃方面，我認為政府除了制訂長遠規劃藍圖外，亦應同時注意社區內發展的政策。現時有很多中小型工程項目因為財政赤字問題而被擱置或取消，這是會影響改善社區環境的進展的。我希望政府能夠立即把這些工程再落實，以配合社區可延續發展。

此外，我希望政府能夠積極推動在 18 區內，按照社區本身的特色而進行靈活規劃及發展，擺脫現時各區欠缺特色的樣板化規劃模式，而在推動過程中，可以考慮加強區議會的職能，發揮區議會熟悉當區情況的優勢，讓具有特色的社區的規劃進行得更順利。與此同時，政府在規劃市區重建時，亦應該鼓勵配合社區特色的發展，真正實現理想社區規劃的模式。要做到這一點，我認為每一個社區的規劃詳情必須附有一個都市設計方案，讓政府在制訂相關政策時能夠互相配合，特別在環境保育、保護古物古蹟及經濟發展之間，必須取得適當平衡，避免出現政策矛盾。

我剛才曾經問局長，何時可以落實步行街及植樹計劃，因為這些都是能改善社區環境的重要設施。我相信經改善的、富有社區特色的設施，不單止可以增加市民的歸屬感，提升市民的精神健康，同時亦可以提倡環保意識，推動本土經濟及創造就業機會。

主席女士，除了規劃外，我認為施政報告要繼續落實精簡政府架構的措施，避免政府架構過於臃腫，使部門之間有良好的溝通，避免工作重複、浪費資源，以及避免審批工作因有太多關卡而影響市場健康發展。以建築行業為例，發展商或建築師向政府申請進行興建工程項目時，必須經過很多不同部門審批，每一次要重複又重複地向不同部門解釋再解釋，這樣會額外增加不少無謂的行政開支，導致建築成本高昂。政府經常說發展商建樓成本昂貴，其實，政府應該檢討有關政策，研究怎樣可以減低發展商及政府雙方面的行政負擔，以降低建築成本，使項目符合成本效益。我希望政府能盡快落實精簡架構及加快實現規劃與審批發展過程的程序，簡化繁複的行政安排，真正做到資源增值。這個目標其實是去年施政報告其中的一項承諾，但一年過去了，情況有否進步呢？我希望政府能正視這項問題，盡快落實這方面的承諾。

主席女士，很多人也關心教育改革的政策。我是很支持“三三四”學制的，但也希望施政報告能夠清楚說明，確保落實過程及學制改革時得到適當的平衡，不會導致大量現職教師受影響。

主席女士，行政長官去年在施政報告中提出，部分施政綱領由於不同原因未能達致目標，例如我剛才說的精簡政府架構、市區重建政策的檢討、居屋剩餘單位的處理等，我希望今年的施政報告能夠就有關政策、延續推行

的措施、未來發展的方向和政策落實的時間表，向市民作出清晰的交代。謝謝主席女士。

湯家驊議員：主席，我今天很高興，看到曾蔭權司長能夠列席議事堂，細聽各位同事對種種政策作出詳盡的分析，提出無數改善的方案。但是，我期望董先生亦坐在這議事堂內，或安坐家中收看電視，因為我想說的，並不是針對個別政策的好惡，我只想說一句話："董先生，在你領導下，我們走錯了方向。"

董先生每次與我、或與我的同事討論香港的各項議題時，無論是民主發展、經濟問題，甚至民生議題，董先生的回應總是："香港經濟正在轉型，待我們搞好經濟，一切問題當可迎刃而解。"七年如一日，這句話幾乎是每個香港人都可以琅琅上口，成為了茶餘飯後的精句。但是，這句話反映出特區政府的管治心態，亦凸顯了這幾年香港社會發展的悲涼。董先生有沒有發覺，過去幾年，香港"有的一羣"與"沒有的一羣"之間的鴻溝日漸擴闊："有的一羣"（the haves）越來越無情無義，"沒有的一羣"（the have-nots）越來越無助無望。

環顧我們今天的社會，我們有的是賺到了豐厚利潤，但仍要大幅裁員的企業；有的是有名有利，但並不想交稅，或對社會作出合理承擔的大商家。我們沒有的是一個可以依賴的整體社會文化，以及一個可持之以恆的機制，讓一些有領導才能，而又願意對香港作出承擔的有志之士，為我們提升社會的質素。

上星期五與董先生會面時，我們討論到一個高質素社會的重要性，他說："搞好經濟，有才能之士總會出現。"對不起，董先生，你錯了。我們不需要具雄才偉略，但對社會漠不關心的商人；我們不需要滿腹經綸，但不願意對社會作出承擔的有能之士。這些人香港多的是。他們每天都向董先生說，不要增加他們對社會的承擔，不然他們就撤資離開香港。我想問董先生，這 7 年來，有沒有靜下來想一想，這地方有錢賺，他們真的會離開嗎？世界上還有哪些地方，可以給這些人如此容易賺錢的機會？

我不是說經濟不重要，但社會的質素更重要。作為一個社會領導者，董先生的抱負（vision），是應該建立一個追求民主、崇尚法治、公平、公正和有公義的社會，而不是塑造一個冷冰冰的營商天堂。這 7 年來，董先生處理每一個問題，都是以經濟為目標，以營商為重心。你可否記得，在居港權一案中，政府以 167 萬人湧入香港，會破壞經濟為理由，令多少個家庭破碎，甚至有人為此輕生？

我不知道董先生有沒有想過，這個社會需要你的領導，為這個社會培養一種富有同情心、對社會肯作出承擔的文化？董先生，你有責任向全港市民解說，要解決財赤、照顧弱勢社羣、改善老人醫療、作育英才，我們要對社會作出一定承擔。我們不但不能減稅，更應想辦法擴闊稅基。要建立一個公平、公正、有公義的社會，我們要尊重勞工的尊嚴，不應為了那些只會謀取暴利的財團，給予勞工一種侮辱性的待遇；我們亦須有一個公平的營商環境，從競爭中尋求進一步。寡頭壟斷的營商手法，形同殺雞取卵，只會將社會推向國際市場的邊緣，這並不符合我們的理想。

我想告訴董先生：一個民主多元化的社會，才是一個團結有生氣的羣體。一個政治分化、混淆黑白、爭拗無止的社會，只會迫使有才之士離鄉別井，遠走他方。最終，這顆東方之珠只會變得黯淡無光。董先生，在你的領導之下，我們走上了歪路。這 7 年來，已離開我們的理想越來越遠。我對你的施政期望是：希望你早日認識到，一個高質素的社會，才是一個我們引以為榮的家。多謝主席。

張超雄議員：主席女士，首先，我多謝楊森議員給我們一個機會，談論對施政的期望。香港的貧富懸殊其實已到了難以接受的地步，何俊仁議員剛才提到，香港的貧富懸殊在全球排行第五位。在另外一些國際評分中，甚至將香港排在全球第三位。這絕對不是一個光榮榜，香港現在的貧富懸殊指數是僅次於赤貧的中美洲洪都拉斯及中非的中非共和國。如果看看香港現在的高度經濟發展及我們的人均收入，我只能夠用恥辱來形容我們現在的情況。

在這麼富裕的香港，大量基層市民因貧窮而跌入一個沮喪的深淵，他們因缺乏必需的社會服務而陷入孤立無援的境地，我們看見因失業、貧窮而出現的自殺及倫常慘案，這些新聞幾乎無日無之，這些難道不是他們悲憤地控訴我們社會的涼薄和不公義嗎？

人血不是胭脂，我們懇請我們“愛民如子”的行政長官及接受“急市民所急”訓示的高官們，真切地想想那些受盡貧困煎熬，最終步向絕路的市民的心路歷程。

我期望在即將發表的施政報告，行政長官能夠灌注真情和熱血，展現果斷和魄力，從根本上為香港長期的安樂及祥和奠定基石。

最首要的是，我們必須打破沿襲自殖民地時期的所謂“積極不干預”政策的迷思。

香港貧富懸殊的罪魁禍首是政府政策長期偏差。首先，政府在公用事業、地產、連鎖銷售業等無不偏向大企業，專營利潤的保證、超低的利得稅等，這些使財團得以享暴利，由高速的累積終至成為變相的壟斷。相關的稅收也未能調節社會上的資源再分配。具體的做法是，我們應積極研究提高利得稅。

其次，香港勞工的法定權益比眾多地區和國家落後。政府對資方的縱容直接導致勞資關係的嚴重失衡，基層僱員完全缺乏保障自己的能力，減薪、加工時、裁員等任由宰割，直接導致貧者越貧。所以，具體的措施是保障僱員的集體談判權，重新制訂基層勞工的最低工資及最高工時的基準。

再者，針對嚴峻及迫切的貧窮問題，我們亟需推行積極而具體的扶貧、滅貧措施。同時結連民間及學界，有遠見地制訂與貧窮及保障相關的各項標準，並且檢討及設計整全的社會保障制度。具體的建議是，應該即時將綜援金額回復至 2003 年削減前的水平，政府亦應該盡速設立有民間及學術界參與的跨部門滅貧委員會，研究訂定貧窮線及基本生活保障的基準，制訂政策及方案，規範及鼓勵企業共同承擔社會責任。

香港政府的效率日漸低落，所有改革步履蹣跚，效果不彰，這便是高度集權政治體制的必然後遺症。現在我們已經回歸祖國，但我們政府內仍有不少人緊抱着殖民地時期的態度，不信任市民的判斷和能力，沿用不科學又漫無準則的所謂諮詢制度，實際上是使為政者“黑箱作業”。試問這樣的政府，又如何能獲得市民的認受？以地區政治為例，香港逐步收窄區議會的資源及權限，更殺掉了兩個民選的市政局，使事無大小全歸中央，導致機構臃腫，效率低落，在民生議題上對市民的反應遲緩。這個舉措跟全球先進大都會的城市管理背道而馳。現代都會除了是市政事務全面下放權力外，亦使直接民選的地區有更多的參與，例如地方規劃，建設投資、土地管理及教育等，這些權力，他們都會交付地方的城市政府或社區。由於小區管理和民主參與程度較高，政策更靈活和透明，民間的困結亦更容易解開。

所以，我建議全面培育茁壯的公民社會，真誠地相信市民，第一步便是全面開放各級的諮詢委員會，逐步引入讓公眾民主參與以商議及制訂政策，連結民間及學術團體，參考先進城市優秀的地區管理模式，制訂新的地區政改方案，分階段下放權力及資源給地區的民選議會，最終實施地區民主政治的體制。

我深切認為，為了香港更美好的明天，這是行政長官和立法會直選以外，另一個以民主結合民生，以民主改善民生的主要奮鬥目標。

主席女士，謹此陳辭。

梁耀忠議員：主席，行政長官在今年 8 月 23 日的香港經濟定位高峰會上有這樣的一段發言：我們可借今天高峰會這個場合，回顧過去，並作好準備，迎接未來的挑戰。回顧過去 7 年，難以相信我們竟然經歷了這麼嚴峻的考驗，包括資產泡沫爆破、樓市崩塌、通縮持續經年、個人財富蒸發、失業率高企、消費意欲疲弱、政府收入減少，以及 SARS 疫症的侵襲等。

主席，很明顯，這顯示出董先生清楚明白到，在他過去 7 年的管治內，香港社會在各方面所面對的苦難。不過，問題便在於此，當董先生在明年 1 月公布新的施政報告時，他已踏入其第二屆任期的下半截，我覺得如果是一個負責任的領導人，應要為第三屆行政長官的工作而奠下基礎，好讓香港可以擺脫他任內管治的陰影，令我們可以重新發展。對董先生明年年初的施政報告，我覺得這點是我最大的期望。

事實上，香港市民如要擺脫董先生所形容的過去 7 年的嚴峻考驗，我覺得絕不能靠董先生在今年年初施政報告所說的主題：休養生息。我記得在我們當時的辯論中，多位議員及我自己也強調，所謂休養生息，只不過是愛理不理或“闊佬懶理”的消極態度，而不能積極面對我們正面對的各種困難。事實上，我記得在今年年初，我們仍面對 SARS 的陰影，失業率仍高企，到現在仍是這樣。但是，董先生當時的施政報告竟沒有提及如何增加就業職位，反而削減 7 000 名臨時工。這是背道而馳的方法，令人覺得政府不斷落井下石，甚或見死不救。如果繼續堅持這樣的態度，我們香港又有何前途、發展和希望呢？

假如今年的施政報告延續休養生息的策略，我們很擔心，便是在 2007 年新一屆政府上任時，又怎能對香港的情況和發展寄以任何厚望和樂觀態度呢？我們認為要改善市民的生活，政府要更積極地作出社會投資。當然，我們所說的社會，不是現時政府所說或強調的西九龍文娛區的發展。我們希望政府能在施政報告中解決我們所面對的生活困難，同時，為未來的經濟發展作出明確定位。

記得兩星期前，周一嶽局長在我們這個會議廳內回應有關“貧富懸殊”的辯論時指出，第三季的總就業人數較去年同期增加了 84 000 人，又提到政府在教育、就業、住屋、老人、低收入人士及殘疾人士等各方面均作出了重大投資，似乎表明政府已做了很多工夫。但是，如果政府真的做了很多工夫，我便不禁要問，為何我們仍有六七十萬市民生活在赤貧之下？為何我們的堅尼系數仍處高位？為何香港社會的流動機會仍較從前為低？是否我們的政府在投放資源方面不能切合我們社會的需要？

我們長期強調政府有責任和應設法創造更多就業職位，以保障我們工人的權益，特別要創造合理的工作條件。在這情況下，才可令香港政府的福利開支減少。過去，政府一再強調每年在綜援上的開支高達一百七十多億元，佔政府開支的 8%至 9%。其實，如果我們能把政府資源運用得更好，可能綜援個案會減少，譬如我們能適當地創造就業職位，便不會有那麼多人依賴綜援或其他社會保障。所以，我覺得政府應在這方面積極考慮，看看我們的就業人數為何會不斷減少，這才是面對現時社會的真正問題。

我們明白經濟發展的關鍵，是在於確立香港經濟發展的路向。假如大家有機會讀完董先生在高峰會上的演辭，我們便不難看到他對整體香港發展的定位只有 4 個字，便是“背靠大陸”。當然，我們不能否定香港未來的經濟發展，須與內地更為融合。但是，我們也要清楚瞭解，與內地其他省市在既有競爭又有合作的關係下，香港如何能脫穎而出？如何能成為政府強調的亞洲國際城市？究竟我們如何能達致這個目標？如果我們只說“背靠大陸”，我想這做法只會令人質疑我們有否積極的一面？當我們做甚麼也不成的時候，而只會說我們要依靠別人，這對香港前途的發展又有何幫助呢？

其實，最重要的是，在今天面對中港經濟融合的環境下，如何能令我們的工人，特別是低技術的工友，仍繼續有工做，繼續生存，才是我們最有需要解決的問題。要解決目前這些問題，我們一方面要促使部分工業回流，另一方面則應發展本身的優勢，例如我們要發展董先生從前所說的中藥或環保業等，這些均屬有利的發展，並能提高香港工人的就業機會。

香港今天的發展趨勢，令人感到如要帶領香港發展，便要視乎我們未來的政制改革能否達致改善。如果政制不能改革，我擔心政府的運作會更為艱難，因為在過去的 7 年，我們看到政府舉步維艱，推行政策往往事倍功半，主要原因便是政府的認受性不足。如要提高政府的認受性，必須加強政制改革，還政於民。

主席，我謹此陳辭。

DR RAYMOND HO: Madam President, the Government Economist, Mr K C KWOK, has recently told the press that an increase of 7.5% in Hong Kong's Gross Domestic Product this year should be attainable. This is obviously good news to the people of Hong Kong. At least, our Government can no longer use the poor economic condition and its precarious financial position as an excuse for its inaction.

Despite the Chief Executive Mr TUNG's repeated assurances, the recurrent funding for public works projects has not been forthcoming, while the thaw of 160-odd projects previously undertaken by the two defunct municipal councils is still not in sight. This was exactly what I told him when I met with him last Saturday. In addition, I urged him to give young professional staff in the Government permanent rather than contract positions, as the latter arrangement will create a serious succession problem within the professional grades sooner or later. I also drew his attention to the importance of the development of waste recycling industry. The Government should provide necessary encouragement and incentives, such as the provision of cheaper land, to this relatively new industry.

Indeed, immediate government actions are required in many other areas. The relatively high unemployment rate of the local construction industry, standing at 16.3%, requires the immediate action of the Government. Launching of works projects of various scales, including those of the two former municipal councils, will help boost employment and speed up economic recovery. Meanwhile, the Government should dish out more Category B and Category C projects to ensure that a constant volume of public works projects will be implemented in the future.

Riding on the robust economic recovery, the Government should revitalize railway development which has obviously become slack. After rounds of studies and discussions, a decision is yet to be made on the Shatin-Central Link. Other projects, such as the Kowloon Southern Link and the Northern Link, envisaged in the Railway Development Strategy 2000, remain no more than conceptions. Not so long ago, there were some discussions on the West and South Island Lines proposed by the MTR Corporation Limited, but the Government hesitated following strong opposition from some sectors with vested interests. The Government has also been swaying in a road project in the same area, namely Route 4 extending from Kennedy Town and Aberdeen via the coastline. No conclusion has been made to the project, despite the fact that it has been discussed since 1996 when I was the Chairman of the Transport Advisory Committee, and was strongly supported by the District Councils. When making decisions in transport plans, the Government should avoid being distracted by oppositions driven by sectoral interests. Indeed, the interests of the whole community must come first.

In a related subject, I would also like to draw the attention of the Government to the rigid requirements of the Environmental Impact Assessment Ordinance (EIAO). The inflexibility of its implementation has not only caused much delay to public works projects, but has also caused great difficulties and unnecessary extra costs to many projects, which will ultimately fall on users in the community. For instance, in the Public Works Subcommittee meeting on 22 January 2003 which I chaired, we approved three projects, that is, the Deep Bay Link, the Yuen Long Road Widening project and Road T3 in Sha Tin, consisting of almost $1.1 billion worth of noise barriers. I wonder if these heavy costs could have been avoided with better planning and less rigid requirements of the EIAO. I suggest that the Government should review the EIAO as soon as possible.

Now, I would like to comment on a separate issue which is about the electricity supply market of Hong Kong, as the Scheme of Control Agreements signed by the Government with the power companies will expire in 2008. I hope that the Government will, after negotiating with the power companies, come up with arrangements for the post-2008 era to ensure that the public will continue to enjoy reliable and adequate power supply at reasonable price levels.

Last but not least, I would like to appeal to the Government to consult the Civil Service on policies affecting the latter. As far as I know, many civil servants do not oppose blindly to all government projects which affect their pay and service conditions. What they are hoping for is that the Government can communicate and consult them beforehand with adequate transparency.

With these remarks, Madam President, I so submit. Thank you.

梁家傑議員：主席女士，香港當前最急待解決的，必為管治問題。

行政立法關係緊張，公務員身處兩個權力核心的夾縫，左右為難，未能發揮。政府施政，處處顯露自以為是，唯我獨尊的姿態，未能就香港的可持續發展，與公民社會建立夥伴關係，以致事無大小，都不能與持分者取得共識；內耗頻繁，改革政制以解決“政不通、人不和”又未見曙光。凡此種種，令香港人心渙散，事倍功半，萬事不吉。

施政報告作為勾劃行政長官施政宏圖的文件，香港人對其有殷切期望，是最自然不過，冀盼行政長官能為如何就重建“政通人和”提答案、出主意。令人感到沮喪的是，恐怕行政長官在這方面要再一次令我們失望了。我相信他只會重申 2007 及 08 年普選無望，大家不能向中央要普選時間表，只能在“細微細眼”處作修修補補。

連最起碼的合理分配珍貴土地資產，平衡各方利益的承諾，恐怕也欠奉。政府一面為了減綜援以節省數千萬元，不惜在老弱傷殘艱苦的生計百上再加斤；另一面卻在不透明和缺乏公眾參與情況下，批出數以百億元的土地發展計劃，減低庫房應得收益。這實在令人慨嘆。

近日，由政務司司長領導的小組不理市民、文化界、專業界和立法會議員的強烈反應，一意孤行，決定批出西九龍文娛藝術區予單一財團，諮詢還要在短短 6 星期內完成，公開的資料實在少得可憐。這種執着，如果用來爭取 2007 及 08 年雙普選的話，一定能令民主進程開花結果。這次政府不尋常的決心，漠視民意，摧殘社會資源，侮辱市民智慧，引起的民憤，其實不比推行《基本法》第二十三條立法時好，也無別於維港填海，數碼港批地這些前科。

政府說要做個代表全香港的地標，這龐然大物座落在維多利亞港最顯眼的位置，也很容易變成最礙眼的建築羣。政府堅持興建全球最大的巨氈天幕，有 40 層樓高，一個可由灣仔新鴻基中心伸延至維多利亞公園的大蓋，位處維港的中央位置。其必要性已經成疑問，現竟為政府進行單一投標提供唯一借口。

我很擔心政府一早已把選擇收窄到只有入圍的 3 份建議書，大大規限了公眾參與討論的空間。政府要市民在 6 星期內消化一個橫跨長達 30 年的所謂文化項目，根本是不切實際，只會落得被指政府蒙混過關的結果。這樣預先設限，而且極倉卒的做法，根本不配被稱為真正的諮詢。

西九龍這片座落黃金地段的土地，面積大得驚人：等同 40 個足球場。然而，連地積比率都未來得及訂定，便決定以“其他用途”方式，批出地契，根本是極不尋常。這樣的安排，確保城市規劃委員會在批出土地業權前無從過問，日後的規劃細節亦只能作有限度的監督。這簡直是大開方便之門，讓發展商日後可以為所欲為。政府實在沒有理由急急批出土地予發展商，但其勢在必行，只在爭朝夕之勢，實在令人費解。

政府說西九龍文娛藝術區以文化藝術項目為主，但我們看到的，只有獨沽一味追求面積龐大的硬件建設，文化藝術內涵卻欠奉。文藝界強烈反對此項目的推行方式，但政府完全聽不入這些意見。

主席女士，施政者一下子輕率，好大喜功，換來的就是規劃錯誤，令人口政策、住屋、社區設施、交通、空間密度、社會服務方面均“計錯數”，引發無數錯配和損失，影響深遠：真是一子錯，滿盤皆落索。

我相信沒有人能擔保繼數碼港、西九龍文娛藝術區、紅灣半島之後，政府還會不會午夜夢迴，忽發奇想，再獻新猷，把舊啟德機場，以至 12 個自然保育區，又搞一趟私相授受的批地。政府為何不主導整區規劃，自行規劃管理營運文娛藝術區，分拆土地分期拍賣，讓更多發展商和團體可以參與競投或營運？

主席女士，香港人都是講道理，重溝通的；我很希望董先生的施政報告能表達真正與公民社會結盟，放棄長官心態，讓公眾多參與政策制訂，兼收並蓄，再建祥和，讓香港再次起飛。多謝主席女士。

楊孝華議員：主席女士，剛才自由黨的立法會議員已先後就明年施政報告的不同政策範疇，以他們所屬的界別提出意見，我在此會集中提出我所代表的旅遊業方面的意見。

其實，有關推動旅遊發展的話題，在過去的施政報告或不同的場合都曾討論過，無須再就此花太多筆墨，所以我只略為提一提。舉例來說，有進一步開放 CEPA 對旅遊的限制；提升本港旅行代理商在內地的發展空間；開放自由行至更多偏遠省市；貫徹一地兩檢；對未享有免簽來港的國家和地區採取更開放的措施；酒店方面，要加快酒店地皮補地價的進度或批地的進度，增加酒店房間供應，發展更多特色旅遊景點；加快落實更多基建設施，如已多次提及的郵輪碼頭、香港仔發展計劃等。我們在過去的日子裏，已不斷向政府提出這些建議，我不再詳述，只希望這次施政報告能夠有一些落實這些建議的消息。

我想藉今天的機會，就我們在會見行政長官時提出的、可能較具爭議性的一些話題，即在大嶼山設立賭場的建議，作出補充。其實，這個話題並非是完全新的話題，我記得大約在兩年前，當旅遊界與行政長官會面時，也曾提出這個話題。當時，他一口便推掉，說以後不要再跟他提此事，這是他當時的反應。在上一屆立法會，即今年 6 月，當我提出有關發展香港旅遊業的議案時，我也再次略略提及這項建議，就是在酒店中開設小型博彩場所，但仍未能引起太大的回響。我們提出開設博彩場所，即在大嶼山開設賭場度假村，是希望開拓多元的旅遊市場，提高本港旅遊業的吸引力。其實，業界對這方面也有一定的共識，因為 55%的來港旅客是來消費購物的。現在有海洋公園、山頂，將來還有迪士尼，但旅客在其他方面的消費始終不多。有些人甚至指出旅客在晚上可進行的活動確實不多，有時候連在房間裏看電視也不

行，因為旅客要是不懂廣東話、英語的話，根本就聽不明白。因此，我們便提出這個構思，希望加強本港旅遊的吸引力。我們提議設立的博彩場所或賭場，並不是一個純粹博彩的地方，而是集消遣娛樂於一身的旅遊點，有如南非的迷城 — 有些議員可能曾到過的 — 該處既有表演場所，亦有賭場，而且是位於一片沙漠之中；而美國著名的拉斯維加斯就更不用說了。對遊客來說，這的確有一定的吸引力，可讓他們有更多的選擇，延長他們在港逗留的時間。其實，現時遊客留港的時間正一直縮短，將來待澳門有更多設施落實後，還更可能會進一步縮短。

我們可以參考外國的例子，如摩洛哥，當地賭場對旅遊業確實有貢獻。我們建議開設的賭場，只准遊客入場，是不會助長本地賭風的，因此宗教團體、教育團體也無須為此擔心。其實，外國也有先例。我記得十多年前，我曾前往當時尚未開放，還是奉行社會主義的匈牙利旅遊，當地也設有賭場，但規定只有外國遊客才可進入。就此而言，別人比我們更開放，而且發展得更快。

為何我們認為有關設施可以增加就業機會呢？讓我簡單舉一個例子，以一架飛機載有三百多客人來說，最前線的機艙人員便要有二十多名，比例差不多是 1：17；至於旅行社方面，有些旅遊巴士可載客 40 人，有些則載客 20 人，而導遊則只需 1 人。可是，在博彩場所方面，一名前線服務員一般可接待十多二十名客人，而這些前線人員亦無須具備很高的技術或專業知識，因此可以提供的就業機會便很多。相對於另一個支柱行業金融界來說，投身該行業的人則須具備高深學識才可有就業機會。

就興建賭場而言，香港的競爭對手新加坡亦正在考慮此事。大家應持開放的態度，考慮賭場對經濟、就業、政府收益等帶來的好處，不應只針對“賭”字。事實上，馬來西亞這個以回教徒佔大多數的國家，思想應更為保守，但該地早已開設著名的雲頂賭場，而且更成為了該地極具吸引力的旅遊項目。

另一方面是關乎航空方面的，主席女士，我也想提一提，因為政府剛推出一份有關機場私有化的諮詢文件，引來航空界很大的回響。雖然我們下星期也會在經濟事務委員會討論此事，但我預料行政長官在施政報告亦會提及此事。在旅遊業方面，航空業界對機場私有化一事，也不敢期望政府會減費，只希望不要過分增加收費，以致影響本港機場的吸引力便好了。

最後，有關銷售稅方面，自由黨很多議員亦已指出，徵收銷售稅的行政費用相當高昂，希望政府能考慮這項因素。

謝謝主席女士。

蔡素玉議員：主席，由於時間所限，我不打算開列一份長長的工作清單，反而會從較原則性的角度出發，在環保和民政兩個議題的施政重點上，向政府提出建議。希望政府能夠既見樹木，又見森林。

首先，為了鞏固香港作為國際金融和商業中心的地位，本地商界絕對有需要緊跟國際潮流，把企業社會和環境責任，列作公司政策之一。只有這樣，本地的金融市場才能夠持續性地吸引環球資金流入，不致被其他金融中心所拋離。為了推動這方面的工作，行政長官有需要與大企業負責人溝通，呼籲他們應該肩負社會責任，將業務發展與環保工作結合，避免在追求利潤時"走火入魔"，重演紅灣半島發展有意"未住先拆"的驚人浪費事件。為了推廣這套概念，政府有必要考慮制訂規章，要求上市公司定期發表社會及環保責任報告，而公營企業則要訂立社會和環保責任的目標，以及公布工作進度。

當然，政府在要求企業履行社會和環保責任之餘，自己亦要以身作則，帶頭提倡綠色概念，包括進一步推動綠色生產及消費。例如，在部門推行綠色增值計劃，以及確立綠色採購政策，規定部門購買物資都要優先考慮本地的循環回收產品。此舉除了有助本地建立環保再造業，更減少政府在廢物處理上的開支。此外，政府要加強本身的環保審核機制，除了確保政府建築物的設計要符合環保和節能原則，盡可能利用可再生能源。至於建築物設計上，也要研究可否設立可再生能源。例如太陽能或風力發電，來減少對傳統電力的依賴。建築物內使用的照明、空調等設施，以致其他辦公室用品，也必須以省電和循環再用為目標，減少對地球資源的消耗。

即使有了企業和政府的合作，但萬一欠缺公眾的積極參與，環保工作的推動，亦只會事倍功半。所以，如何把可持續發展的概念，有效地向市民灌輸，便成為環保工作成敗的一個關鍵。為此，希望政府因應香港的獨特條件，盡快與社會各階層磋商，訂立一套"地區廿一世紀"議程，並確立一些指標，以量化的方式來監察可持續發展的進度，同時訂立落實目標的行動綱領。

除了推動一些新的政策以外，香港特別行政區（"特區"）政府也有需要完善既有的政策。例如，經過了多年的拖拉，當局終於在今年推行拆建廢物堆填區收費計劃，為落實"用者自付"原則踏出了第一步。但是，為了追回已失去的時間，讓"用者自付"原則盡快得到更廣泛的落實，民建聯促請特區政府加快步伐 — 局長在這裏 — 研究把收費計劃推廣至其他都市廢物和污染源頭。另一方面，自然保育政策剛剛出籠，提出以計分制度訂定保育的優先次序，為保護本港的生態環境確立具體方案。不過，我們認為內容未盡完善，總比沒有好。我將在明天前往曼谷，出席一個有關保護野生物種的國際會議，希望能夠從中汲取更多國際經驗，為我們完善有關政策提出具體意見。

所謂“聽其言”，還要“觀其行”。政府即使把政策目標說得再要漂亮，但萬一實行起來，只是“講一套、做一套”，市民看在眼內，試問又怎會信服？所以，希望政府把所有政策認真落實。

就以中環警署古蹟羣為例，政府口口聲聲要保護歷史遺產，但較早前竟然為了地價的收益，採用商業招標，以批地形式，把中環警署古蹟羣的擁有權，斷然拱手轉贈予中標的私人財團，等於把古蹟出售，這是令人難以接受的。為此，我們希望政府從善如流，把負責此項目的政策局，由目前的經濟發展及勞工局，交回一向負責古蹟保護的民政事務局。同時，採用較合理的做法，將古蹟的管理權，在符合指定某些條件下，交予有關機構管理。至於古蹟的擁有權，則仍然由政府緊緊掌握，藉此防止任何危及珍貴古蹟的意外隨時發生。

樹齡久遠的樹木，其實與古蹟同樣珍貴。為了保留這些富有價值的“活古蹟”，希望政府檢討現行樹木保護政策的不足，加強對高價值樹木的保育工作，同時希望政府支持我為此提出的私人法案，使這批樹木受到法例的妥善保護。

最後，發生添喜大廈的事件，令不少私人樓宇業主人人自危，更暴露了政府容忍這些樓宇長期無人管理的情況。

主席，我謹此陳辭。

李卓人議員：主席，所謂哀莫大於心死，對於今天談到施政報告的期望，大家究竟是否仍未心死呢？經過董建華的 7 年，很多市民已經死心了。不過，作為從政者應保持樂觀，甚至不是保持樂觀，而是要有些狂想；如果沒有狂想，便會抵受不住現時的低氣壓、抵受不住現在每天面對的一些令人頹喪的事情。

在上次的辯論中，我記得周梁淑怡議員說政治是可能的藝術，我其實卻覺得政治是不可能的藝術。如果政治是可能的藝術，可能的事是很容易做到的，不過是看風駛鯉而已，無需任何藝術。如果你能做到不可能的事，那才是真正的藝術。這令我經常鞭策自己保持樂觀和盼望，我們現在對董先生究竟有甚麼盼望呢？

在我自己的狂想中，董先生會否在最後 3 年中考慮一件事，是甚麼呢？就是歷史如何寫他，即所謂 legacy 的問題。我自己會想，在二十多年或 50 年後，如何回顧董建華這 7 年或這 10 年呢？也許我先說這 7 年，因為希望他可以在接着的 3 年有所改變。

我相信首先在歷史上記載的，就是認為董先生在這 7 年間是應聲蟲，是中央的應聲蟲。在《基本法》第二十三條的問題上，我覺得尤其感到失望的是，在人大處理香港本身的政制時，整個過程中，董先生經常強調一點，就是人大已作出決定，我們便要執行。我們問他可否向人大反映香港人的意見，可否作任何改變呢？他也不肯，只是執行人大的決定。他所給人的印象，就是在歷史記載中的董先生，純粹只是一個“yes man”，一條應聲蟲，完全沒有為香港人說過一句話，為香港人爭取過。也許董先生將來自己在回憶錄中會說他曾為我們積極爭取，但沒有人會知道，而且看來也不像曾有這種事，因為他似乎真的一直是以應聲蟲的方式處理京港關係。

其次在歷史上記載的，可能說他是一個鱷魚場的場主，專門餵飽大鱷。在過去這 7 年中，有多少大鱷、大財團是讓他餵飽的呢？數碼港和最近商討中、價值近千億元的西九龍文娛藝術區，還有紅灣半島，顯然是賤賣居屋，現在還說要拆卸，我們當然是反對。整個香港，不知會否給人一個印象，就是財團的任何利益是神聖不可侵犯的，他們佔盡便宜，政府則專門派便宜給大鱷們，是專門餵飽大鱷的鱷魚場場主？在董先生擔任這個專門餵飽大鱷的鱷魚場場主時，香港在這 7 年間出現了貧窮問題、失業問題，由於董先生只是顧全大財團的利益，因而不敢觸及他們的利益，不敢搞分配 — 因為要解決一些貧窮問題，最後仍涉及分配 — 貧窮問題最後一定不能獲得解決。歷史上也可能出現一個情況，就是董先生任內在處理失業、貧窮問題方面，完全交白卷。大家認為董先生是否願意讓人這樣寫呢？

我相信任何從政的人均不想被人描繪為鱷魚場的場主或應聲蟲。餘下的 3 年，我在此狂想，他會否改變呢？他會否希望最後真的能為香港做點事，他可否脫胎換骨呢？這是我希望最後可以解決的問題。

我們今天所說的施政報告，可以說的有很多，也有很多政策，但對香港而言，最重要的是管治問題。如果核心領導本身的管治不改變，我認為是完全沒有任何東西可以改變得到的。所以，我期望有脫胎換骨式的改變。

第一個狂想，在民主方面，董先生已做了民主派的臥底多年，已經夠了，他已令所有香港人起來爭取了。我們很多謝董先生促成兩次 50 萬人的遊行，他的臥底任務已完成，現在是他應該回復本來面目 — 如果大家均同意他是臥底的話，他現在便是出來爭取民主的時候了。這個純粹是狂想，狂想他是臥底，然後狂想他現在回復真正的面目，會告訴中央香港一定要有民主進程，一定要有很清楚普選的時間表 — 普選的時間表當然不可以遲，一定是 2007 及 08 年 — 究竟這是否可能呢？

第二個狂想，就是他可否擺脫財團的魔爪，正正式式出來做到一件事？就正如他所說的，讓基層市民分享到現在經濟復甦的成果。很明顯，如果他要做滅貧先鋒，便一定要設立最低工資。說到最低工資，這份報告是沒有提及的。希望民主黨在其施政報告中加入最低工資，下次我替你們撰寫這部分。

我希望 — 這個也可能是狂想，但希望官員答辯時不要說這是狂想 — 董先生會設立最低工資、工時規管、集體談判、恢復綜合社會保障援助，真的可以做到滅貧的先鋒，擺脫財團的魔爪，很清楚地在香港社會為基層和就貧窮問題做工作。

謹此陳辭。多謝主席。

涂謹申議員：主席，我會集中討論保安方面的問題。由於時間有限，我只會就每個部門講述一些較重要的事項。

我首先講述的最大部門是警隊。其實，在今天較早前，張文光議員已提出了一項關於警隊的質詢，處長表示，由於警隊有需要減赤，所以有些事情是不會再做了。張文光議員向政府提出質詢所指的是學校聯絡主任的工作。雖然局長在答覆中沒有具體說明會 cut 支出，但實際上，空穴來風，未必無因。當然，也可能是警隊想透過“吹風”，造成一個不大不小的浪，讓警隊與保安局就資源進行討價還價時可增加有利因素。不過，無論如何，這種“放風”的行為似乎是不負責任的。原因是甚麼呢？從邏輯來看，即使警隊說學校聯絡主任的工作和防止罪案科的工作，並非屬前線執行職務，可是，減省了這些工作，便是“除精得笨”的做法，因為學校聯絡工作便做少了。其實，警隊在這方面的工作是做得不錯的，這些“警察哥哥”、“警察姐姐”到學校傳遞有關反罪案的信息，事實上是大有幫助的。他們的工作即等於與黑社會、壞分子搶人，只是黑社會、壞分子在學校門外搶，而在校內傳遞反罪案信息的警察卻在學校裏維繫着學生。

防止罪案科的工作亦一樣，警察為大大小小的工商機構提供看似是免費的服務，但實際上是促使他們投資更多來加強設備及改革制度，以減少日後發生爆竊案的機會，使前線的巡警不致疲於奔命。因此，不做這類工作是“除精有笨”，反而會引致更多支出。

至於另一個部門 — 廉政公署（“廉署”），近數月來，廉署搜查報館的新聞材料，引發了立法會保安事務委員會日後的跟進工作。我相信在這

事件背後，更重要的是，現時法律的演繹是否已取得最好的平衡點，因為上訴庭的案例已清楚說明，現時這些法律條文，事實上是等於沒有作一般性的公共利益考慮，也許這方面的平衡點是值得我們再深思及進行詳細研究的。當然，我曾在七八年前提過，在任何絕對情況下，亦不能搜查新聞材料，我暫時對此仍有保留。大家可以想到的是，在某些極端嚴重、最嚴謹的情況下，我們可能是有需要這樣做的，但就現時條文的寫法而言，對新聞自由的保障似乎是未必足夠。

在懲教署方面，較早前，政府已正式擱置研究在喜靈洲興建中超級監獄，然而，監獄過度擠迫的情況實際上並未得到紓緩。政府以往的論調是，翻新或修復個別老、舊、偏遠、細小的監獄，又或將小型監獄重建，事實上未必合乎經濟效益，俗一點來說，這是個別“供死會”的做法。因此，我們應該認真考慮興建數個較小型的監獄 — 地點可較偏遠，但現時也可能不再是偏遠了，因為到處的土地也很有價值。政府可能以一組組、規模較大的監獄來作出考慮，而不再是政府以往所說想建造可容納 1 萬或 8 000 人的超級監獄。在這問題上，雖然說監獄裏是界乎擠迫與不太擠迫之間，其實也是很擠迫的。這數年內，我們在個別監獄可能也有需要做一些叫做“供死會”的工程。所以，政府應該在以後數個月內，尤其在施政報告中，明確指出會有甚麼構思，不要再“一時一樣”。

此外，還有入境事務處。關於打擊“黑工”方面，政府近期似乎加強了採取行動。民主黨所提出的扣分以至“釘牌”，即取消牌照等建議，當然是針對一些有需要領牌的處所，藉此收阻嚇或打擊“黑工”的措施。我們這項具體建議已送往保安局一年了。保安局說會協調所有發牌機構，因為所牽涉的部門有很多。不過，政府如果認為這項措施是可行的話，便應該加以推行，以進一步打擊“黑工”，並收阻嚇效果。

另一個要提出的題目是關乎《截取通訊條例》，即有關禁止任意或非法截聽，保障市民的私隱和權利。我所提出的有關私人條例草案，在回歸前已通過了，當時並且由港督簽署，至現時仍沒有被取消 — 臨立會沒有把條例取消，人大也沒有把條例取消。可是，這項條例草案雖然已通過了 7 年，但政府在這 7 年內卻可容許一項法例既沒有生效，又沒有實行，更沒有修改。這樣做，事實上已經有違法治精神。儘管局長說明年年初將會檢討，但我覺得這條例既牽涉權利自由，又牽涉法治，行政長官似乎應該要定出一個時間表，令香港人的私隱和通訊保密可得以保障。

MR ABRAHAM SHEK: Madam President, a good government should be competent in harnessing difficulties and bringing new hopes to its citizens, which in turn will boost confidence in its governance. Similarly, the expectation which Hong Kong people places on our Government depends on the policy directives stipulated by the Chief Executive in his annual policy address. Year after year, many promises had been made, but little had been fulfilled. To many, this constitutes the root of their discontent and criticism. With regard to my expectations for this year's policy address, I must say that I still have faith in Mr TUNG that he will try his best to give us the best. So, I urge the community to be patient.

Let me share with you some of my thoughts for this coming policy address. First and foremost, I urge the Chief Executive to review the promises which he had made to the people of Hong Kong in his last seven policy addresses. For those which he had not fulfilled, he must draw up an action list in his forthcoming policy address to tell us when he will deliver those promises. This is important for him and for the people of Hong Kong.

Second, it is my hope that the Government will cherish the current economic recovery, give priority to economic development and improve its governance. Controversial issues like education reforms, West Kowloon Cultural hub and railway merger can be given a break to interact more with the various community sectors before coming to a final decision. The Government should gauge the pulse of the whole community by seriously considering the criticisms, be it good or bad, and recommendations of the Legislative Council, the Audit Commission, the Office of the Ombudsman and other watchdogs. If criticisms are valid and constructive, the corresponding departments should respond effectively by conducting reviews and making improvements. The image of an effective, fair, accountable and people-oriented government will be established along this line. More importantly, the public's confidence in the Government can be restored.

Third, the Government should step up its efforts in reviewing existing legislation to improve business environment and stimulate investments. It is time for us to weed out over-bureaucracy in our government system. I still recall that in one of the Legislative Council Question and Answer sessions held early this year, Mr TUNG said that he would seriously review the laws relating to business operation and remove those which are excessively stringent and

outdated. But the review seems to have been progressing very slowly, or not taking place.

Fourth, apart from launching capital works projects at an average annual budget of $29 billion, the Government should commence as soon as possible other planned projects which have had the Legislative Council's green light. This will stimulate economic growth through infrastructural investment. Despite fiscal pressure, infrastructural developments are still of paramount importance because they can enhance Hong Kong's long-term competitiveness. I urge the Government to set up a panel comprising top government officials and industry leaders to implement Private Funded Initiatives (PFI) infrastructural projects. Those would be good for Hong Kong.

Fifth, the Government should firmly implement its commitment to curb the excessive operating expenditure of the Civil Service. A review on the allowances and fringe benefits for the civil servants should be conducted. Certain allowances, tailor-made for the colonial officials in the earlier days, are no longer appropriate and should be abolished. Other fringe benefits which are considered extravagant should be halted or trimmed. A good example is the allowance for the children of civil servants to study overseas. It is outdated.

Sixth, sound government policies will not only benefit the present community, but also future generations. The Government's recent reform proposal of the 3-3-4 model is good and should be implemented as soon as possible. However, implementing such a change entails a massive input of resources. For this to happen, I believe the Government should bear all the additional costs and not the parents. To promote social development by investing in education is the responsibility of this Government.

Last but not least, as a caring society, we should provide more assistance and attention to the elderly and the underprivileged who are poverty-stricken. I hope this year's policy address will maintain the traditional virtues of helping the poor and the disadvantaged in the community. Recently, the Government was criticized for cutting CSSA payments to the elderly and the disabled. In my view, the Government should expeditiously conduct a thorough review on the existing CSSA scheme and should, if necessary, restore the CSSA payments to its previous level to ease the plight of the needy and ensure that the living standard of vulnerable families will not deteriorate further because of inflation.

At the same time, the Government should strictly scrutinize the applicants to avoid abuse and alleviate the public's disgruntlement with the CSSA recipients.

Madam President, some international and local credit rating agencies have forecast our economic growth to be 4% next year, which is lower than this year. In my view, there is no forecast which is perfectly accurate. If our citizens make a concerted effort, the Government can implement an effective and people-oriented governance, and all the political parties will join hands to maintain a harmonious social atmosphere. Thank you.

鄺志堅議員：主席女士，工聯會 3 位立法會議員最近曾跟董先生會面，表達了我們對施政報告的期望，我們並且提出了 10 點意見。

第一點，我們希望以工代賑，改善就業情況。去年的施政報告延長了政府的臨時職位，工聯會對此是相當歡迎的。我們覺得政府不單止要繼續推出臨時職位，如果有一些職位是有實質上的工作需要，也應該改為長期職位。

第二點，希望政府把握 CEPA 的機遇，振興工業、創造就業。我們覺得政府應該研究在提供土地優惠、科研或聘用本地工人等方面，訂立一些稅務優惠的政策，提供一些誘因，鼓勵有優勢的本地工業發展。這樣，一方面既可以平衡本地產業的結構，另一方面亦可以帶動製造業、運輸、金融、工商業支援等各行業的就業機會。

第三點，我們希望政府制訂最低工資，解決在職貧窮的問題。王國興議員剛才已詳細說過，我很希望政府能盡快研究，並且早日就個別特別低薪的行業優先實行。

第四點，我們希望政府規管合理工時。規定最高工作時數及合理工作時間，以確保僱員享有充足的休息時間，以及有時間進修。

第五點，推動本土文化經濟，創造就業。我們覺得在保存古蹟、保育生態、推動旅遊方面，政府是有很多工作可以做的。香港各區都有獨特的風土文化，無論是山水、街道或古蹟文物，如果加以發展，都是可以孕育引人入勝的觀光點，例如衙前圍村、中區警署建築羣、西貢的自然生態等，都各具特色，只要稍加規劃，便可以發展出多姿多采的旅遊業。大力發展旅遊工業，不論是本地或外地遊客的增加，均可帶動就業，例如導遊、司機和小本經濟活動等。

第六點，推出工程，增加建築業的職位。在這方面，王國興議員剛才已詳細說過，我在此不再重複。

第七點，檢討綜援制度，設立再就業支援計劃。現有綜援制度的調整並不靈活，不論上調、下調都會引起社會爭議。政府應該全面檢討現有的綜援制度，制訂靈活、緊貼經濟和領取人實質需要的調整制度。此外，政府也應另設再就業支援計劃協助失業者，因為現有的綜援計劃未能有效地協助失業者重新就業。

第八點，縮窄貧富差距。我們認為政府應要制訂貧窮線，讓社會認清貧窮的人的數目，營造社會對協助貧窮的人的共識。同時，政府亦應該設立一個由政府、民間團體和學術界 3 方面組成的扶貧委員會，以便制訂扶貧和減貧的政策。

第九點，綜合退休保障。現有的強制性公積金制度未夠完善，加上部分"打工仔女"收入很微薄，其供款亦不足以養老。工聯會建議設立綜合退休保障計劃，由政府、僱主、僱員三方供款，以補充現有制度的不足。

第十點，便是設立中央僱員補償制度。一些高危的行業和一些自僱者，因為保險費高昂和欠缺僱主購買保險，未能受到僱傭補償制度的保障，政府應該盡快研究設立中央補償基金，涵蓋所有工作人口，令不論是僱員或自僱人士，一旦在工作時遇到意外，均可以得到應有的保障。

主席女士，我謹此陳辭。

馮檢基議員：主席，特區政府自 1997 年成立以來，我認為特區政府現時面對着政治問題和民生問題。

在政治問題方面，基本上，我認為還有兩個最基本的問題有待特區政府處理和面對的。第一，是《基本法》第二十三條的立法問題；第二，是香港特區民主化問題。

行政長官在較早前已宣布會把《基本法》第二十三條的立法按下，我認為基本上是把這問題凍結，我估計在現任行政長官任期內，這問題也未必會再拿出來討論，我暫且當這問題已被凍結。至於民主問題方面，我覺得是無論特區政府或中央政府，甚至香港市民也須面對的，因為《基本法》規定在 2007-08 年進行檢討，決定是否有需要修訂這法例。

對我和民協來說，解決民主問題，是急不容緩的。我覺得民主問題有 3 方面是須予檢討的：第一，香港社會是否具備足夠條件推行普選行政長官和立法會全部議席；第二，香港市民是否有這訴求；及第三，當然，便是中央政府是否同意或同意何時推行雙普選。

在社會條件問題上，我曾在以前很多次的辯論中已提過，在我修讀大學時，我曾閱讀過很多西方國家的學者所進行的研究，是有關在哪些社會經濟條件或經濟狀況下才能發展出民主政治制度，才能達致既有民主又有健全經濟的穩定社會，這些研究得出很多數據，可供我們參考。其實，總結來說，如果社會有若干較高的比例時，便可穩定地推動民主政制：包括有高比例的中產階級、有較多人擁有物業、汽車、電視、冰箱；其次，有高比例的人擁有傳播或溝通工具，例如電話、電視，包括現今的電腦和互聯網等工具。這些比例越高，其實越具備適合推動民主的條件。我相信今天香港相對於六七十年代的美國、英國和西歐國家，我們完全只有超過而沒有差過他們。當年學者引用這些比例得出的結論是，這些國家推動民主是不會影響資本主義或自由市場的經濟條件的基礎，而且社會基本上是穩定的。

第二是民心問題。究竟香港人是否有民生的訴求？從近數年發生的眾多事件正正反映了，香港市民希望看到香港普選產生的立法會和行政長官。兩次七一遊行、學界眾多的科學性民意調查，以及今次立法會的選舉中，有六成多選票是投給泛民主派，均顯示出市民完全有這要求，以及有心理準備希望能盡快看到香港有雙普選。

當然，第三，亦是最重要而又不能或缺的是，究竟中央政府是否同意或同意何時推行雙普選的問題。我們是較難於知悉中央政府的心態、動機和看法，但我覺得要令中央政府同意和盡快接納香港推行雙普選的話，行政長官董先生便擔當着一個重要的角色，因為董先生是我們的行政長官和代表特區政府。其次，他在出任行政長官前或後，我相信在香港人中能與中央政府各重要成員有着良好關係的，如果董先生排了第二，也沒有人能超越他。換句話說，負責溝通和游說工作，董先生是最具條件和最有位置擔任這角色。第三，董先生作為本港職位最高的官員，也是中國政府中一位省部級官員，從身份來說，他無論在工作上或職責上，以至與中央政府的關係上，也是擔當最重要的角色，同時，他亦不能退卻、推卸處理這問題。所以，我希望先報告行政長官董先生站在剛才的位置和角色，向中央游說和反映香港人對雙普選的要求。

就民生問題，我原本是有很多內容的，但由於時間關係，我只能集中討論扶貧問題。於上次辯論中，我就扶貧問題提出了很多背景資料和數據，在

此我不擬重複。基本上，上次有大部分議員通過支持政府設立跨部門扶貧委員會，這反映出我們立法會議員達成了共識，就是我們立法會議員均同意香港出現了貧富懸殊問題，並同意向政府提出設立跨部門扶貧委員會的建議。

於此，我要說一說改善貧窮問題，我只想集中說一點，我希望曾司長會聽取這建議，就是第三部門和社區力量的問題。我說的第三部門，是指非政府機構或自願機構，其實，現時政府投放了很多資源在不同地區資助一些支援受助家庭、長者、青少年和兒童的機構，但這些機構很多時候會出現資源不足的問題，一筆過撥款使他們無法在現時工作上再多做點工夫。其實，我想建議政府成立一個社區發展基金，透過社區發展基金，按各個社區貧窮程度的輕重比例撥款予政務處和區議會，供各地區的自願機構自行申請撥款，再透過一個以上，即最少兩個機構一起合作推動扶貧工作。舉例來說，在我服務的社區中，在很多私人樓宇內，四五十呎的地方便居住了四五個人，其中可能有兩個小朋友，即使送電腦給他們，他們也沒有地方安放這檯電腦。其實，老人中心在晚上 5 時後便空置，可考慮讓小朋友在此時間後共用這地方。實際上，我還有很多建議，但由於時間所限，我無法繼續發言，我希望日後能夠再有時間推出我們的建議。

謝謝主席。

李永達議員：主席，因為發言時間所限，我集中談西九龍的問題。

由於我今年在民主黨都也負責規劃和地政的問題，所以我很關注這個問題。

今天報章上有一個關於曾司長的專訪，他在接受訪問時表現得似乎很委屈，他覺得就西九龍的問題，現時人們對他的評論是上綱上線，他並指出，假如這個真的是有利益輸送的項目，政府也不制訂如此多的強制性條款，以及提供那麼多設施保障。

曾司長的惱怒，似乎是可以理解的，自從上星期三至這個星期為止，由這個項目公布至今，他所受到的公共批評非常之多。我要提出的問題是，究竟這些批評是否合理？我不希望曾司長把這些批評當作雜音，如果社會上連雜音也沒有，便差不多是一錘定音或隻手遮天了。

站在民主黨的角度，我們對於西九龍計劃是要叫停的。為何要叫停呢？我們認為這個計劃本身有很多缺憾，而這些缺憾也很大，以致不應繼續以現

在的狀態進展。據我們所見，現在的資訊和參與的方式非常有限。曾司長也曾在很多的場合和立法會中，指出這個計劃是由 1996 年已經開始討論，但根據有關文件，正式作如此具體和細緻的討論，最久遠的，最多可以說是在 2001 年，而最近則可能只是 2002 或 2003 年，距離現在只有一兩年而已。

我記得我在 1991 年進入立法會後，曾經歷一次慘痛的經驗。我加入了機場十大建設的小組委員會，我們已故的同事張鑑泉先生那時是這個小組委員會的成員。我們每星期有一個早上一起吃白粥油條，我和劉健儀議員，還有一些人，大概是 10 個人，每次也是吃油條白粥的，每星期一次，每次兩個多小時。我起初對於工程、規劃這些事情並不是太熟悉，張鑑泉先生很細心地進行很細緻的討論，機場計劃討論了足足三四年。每星期一次，是很辛苦的，每天早上 7 時半便回來，雖然有白粥油條吃。

可是，這個計劃談論了多久呢？據曾司長所說，是由 1996 年到現在，其實真正討論只有兩年左右。一個如此龐大的計劃，涉及千多億元，在這麼短時間進行的討論是否便足夠呢？況且，我們在談論時，還可能被很多表面上的東西所吸引，例如我們曾集中談天幕，但更重要的，我們其實是否應研究這項目對文化藝術的遠景作甚麼貢獻？

我們上星期會見董先生的時候曾談過這個問題。董先生問我有否看過文委會的報告。我說看過。他說有一百多項的建議，其中幾十項已在進行中。我告訴董先生我也知道這件事，但那幾十項建議其實主要是行政上的改革和場地設施租用方面的改革。我們現在似乎是有了硬件，即這些藝術中心和天幕在一個地方堆砌出來後，便會令全港市民對文化藝術的欣賞和素質相應提高。我對這點是有質疑的。正如很多文化界人士所說，我們其實有否就香港文化藝術遠景發展的各方面進行研究討論？我們有否討論有關這些工作在各方面的可行情況？我們將來有了這些場館後，香港市民欣賞文化藝術的質素究竟會否相應提高呢？

我們現在每年有大量的音樂、藝術和其他節目，入場率其實是很低的。我們的小朋友，不要說歌劇，可能除了一般所謂最著名的紅歌星所唱的歌曲外，對一些很簡單的文化也沒有涉獵，談到畫家，也可能只認識一個發展商剛剛所提到的那個畫家。我們有很多事情均不是從根本去做，以為製造一些很大、很漂亮的硬件設施，高質素就會隨着出現，其實這是很膚淺的想法。

關於程序方面，我們民主黨幾位同事最近也花了很多心思看這些文件，還跟建築師學會的朋友談論過。為設計這個文化藝術區初期公開舉辦的比賽，是一個名為概念設計的比賽（Concept Design Competition）。我現在的

思想很簡單，這是一個人決定，這不是概念設計，而是一個建築設計的定論，並且一定要有天幕。有人問，天幕價值 40 億元，是否一定要有呢？有一天早上，我聽到一個著名的電台節目主持人說，40 億元又不用你付，還吵些甚麼？我覺得真的很膚淺，那 40 億元為何不是我們的錢呢？它已經吸納在地價之中了，如此簡單的道理也不明白？我也不明白那位電台主持人是怎樣說話的。

很多人會問，40 億元如此多，應用來建一個天幕，還是應成立一個文化藝術發展基金，讓我們更多的年青小朋友能受益呢？其實，我這裏總共有 50 條問題，但我知道不能全部提出，我會交給曾司長參閱。我們每個問題其實均已在一次或多次會議上討論。有人提出，很多推廣這類複雜文化藝術的地區，在建設時均已設立一個委員會，日後亦有管理委員會。到今天，我仍不知道曾司長的想法。我曾問過他這項目中會否有這類委員會，他沒有回答我們。

曾司長說單一投標的好處是有連貫性和容易推行。我曾詢問過建築界，他們說很多人也是分割來做的，只要設計得好，便可以併合起來。我在會見董先生的時候說，即使是一個很微小的社會計劃，只要做得好和是大眾可以參與的，將會是一個集中社會共識、推動社會和諧和進步的推動力。可是，現在是政府和奸商站在一邊，另一邊是立法會、文化界、專業界和市民，我們只不過是開始另一次的社會決裂。我希望曾司長想想這個問題，便是在這個問題上為何沒有甚麼人站在你那邊，你是否要臨崖勒馬，把這個計劃叫停呢？

多謝主席。

方剛議員：主席女士，對於來年行政長官的施政報告，本人希望政府除了要搞好政制發展的工作之外，另一項重要任務，便是要透過改善香港營商環境、推動經濟發展來製造更多就業機會，增加市民收入。

今天早上，一個電台致電給我，說國際貨幣基金會昨天發表報告，指香港稅基太窄，應該在香港經濟好轉的時候，考慮開徵商品及服務稅；於此希望瞭解本人所代表的業界，即批發及零售業，為何視商品及服務稅為洪水猛獸。本人希望借此機會，敦促政府以普羅大眾的利益為依歸，審慎研究開徵銷售商品及服務稅對香港整體利益、小市民切身的影響，再考慮是否有開徵銷售稅的必要。

儘管只是 3%的稅款，對於高收入的人士來說，肯定可以承擔得起這稅項，但對於中低下收入、“有老有嫩”的家庭來說，無疑是百上加斤的負擔。

有學者認為，開徵銷售稅的行政費用只佔總稅款的 2%，但這個數字只是政府在稅收上的行政費用，尚未計算行業、業界為此投入的設施與額外費用。大家都明白，業界也會將費用轉嫁消費者身上。所以，消費者最終要承擔的費用，一定會超過政府所訂的稅款，最終便成為受害者。

主席女士，我們都明白，一個穩定的社會是非常重要的，而人人就業對社會穩定同樣重要。因此，本人盼望行政長官在來年的施政報告中，推出任何重大政策之前，能夠以創造更多就業機會為首要考慮之一。

此外，近年政府不斷訂出很多新的法規和規管措施，令行業經營困難。例如在上個立法年度宣布的食品標籤的規例，以及現時正在進行諮詢的就指定產品的揮發性有機化合物含量，實施強制登記及標籤計劃，如果後者一旦推行的話，均會對批發及零售業造成重大影響，甚至影響大量僱員的生計。

本人明白環保對香港市民的重要性，業界亦並非不支持環保，但大批從事進出口、批發、零售、製造業，甚至在香港經營的跨國公司都反映，如果強制性要港商對 98%進口貨品進行化驗與登記，還要面對將來有可能的進一步的管制，業界的經營將會更為困難。因為目前全球除卻美國加州有對揮發性有機化合物的含量，設有指引和管制外，大部分歐洲國家都沒有類似的標籤和登記制度。要是其他國家或地方因為不想為新例多做工夫的話，便會減少貨品輸港，這對於消費者來說是否得益呢？香港購物天堂的美譽會否保得住呢？

所以，本人希望政府進一步透過拆牆鬆綁，精簡法規，製造一個理想的營商環境，吸引更多本地、海外與內地的商界來港發展，帶動香港經濟發展和創造更多就業機會。

最後，本人希望行政長官能夠加強支援在境外從商的香港商人，善用目前駐海外的十多個經貿辦事處、駐北京辦事處、駐廣東辦事處、貿易發展局駐全球、內地的四十多個辦事處，以及與國家商務部加強聯絡和建立通報機制，好讓香港商人在身處外地而遭遇困難時，能夠求助有門。

本人謹此陳辭。謝謝主席女士。

李柱銘議員：主席，我覺得現在出席會議的議員又不足法定人數。

主席：請秘書響鐘傳召各位議員出席會議。

（在傳召鐘響後，多位議員返回會議廳）

主席：現在剛好有足夠法定人數出席會議。鄭經翰議員，請你發言。

鄭經翰議員：主席，楊森議員的議案是有關本會對施政的期望，但我看到不單止立法會議員不關心，即使是我們的官員 — 司長他是“斯人獨憔悴”，你統領的那 16 萬公務員、千多位首長到了哪裏去呢？

政務司司長：對不起，主席女士，現在又沒有足夠法定人數出席會議。

主席：謝謝你，司長，請先坐下。鄭經翰議員，請你也先坐下。請秘書點核出席會議的人數。*（眾笑）*

（在秘書點核議員人數後，傳召鐘響起，多位議員返回會議廳）

主席：現在又有足夠法定人數出席會議了。鄭經翰議員，請你繼續發言。

鄭經翰議員：謝謝主席。當我們討論這項關於對施政期望的議案時，我們真的很希望 3 司 11 局的政策官員在席，因為我們所談論的施政報告是跟政府很多的施政相關。但是，司長“斯人獨憔悴”，有關的官員不知到哪裏去了？不過，這並不要緊，因為我們對這份施政報告沒有甚麼期望；雖然沒有期望，但我也想說一說。

我翻看 2004 年 11 月 17 日立法會會議關於施政期望的議案辯論的一些重點，又翻看了 2004 年的施政報告，看到政府開出了很多“空頭支票”，很多都不能兌現。所以，我想透過司長對董先生說，2005 年的施政報告無須準備了，不如將過去 7 年施政報告內一些未進行的工作列出，除了“八萬五”

政策之外，逐項檢討有哪些是可以兌現的，我認為這樣做還比較實際。我這裏有多項政府擬議政策的資料，全都是“空頭支票”，要全部讀出會太費時，我隨便抽一些讀出來吧。

在 2004 年的施政報告中，政府聲稱會研究如何扶助貧困的人自我提升，脫離困境。但是，現在連扶貧委員會也未見蹤影；政府又聲稱會檢討主要官員問責制，但直到現在亦是未見蹤影，令政務主任要召開大會，要求政府盡速推行進行有關的檢討；政府又指稱在削減財赤與維護民生之間求取平衡，結果政府要削減老弱傷殘的綜援金，這又何平衡之有呢？政府聲稱要改善金融業界的環境，但在研究取消遺產稅的同時，又研究徵收資產增值稅，這正是自相矛盾的做法。

政府在 2004 年施政報告中聲稱會加強民調以掌握民意，最後竟然是中央政策組聘用了一間名不經傳的研究公司，對反釋法遊行作錯誤的人數估算，在今年夏天又進行了引導性的民調。

在 2004 年施政報告中提出成立的政改專責小組，原本應該忠實反映民意，但最後卻變成了北京的傳聲筒。

究竟在將來的施政報告中，政府最少要做到甚麼呢？

第一，便是不要再開出“空頭支票”，所有政策的承諾必須兌現，不能像“八萬五”政策般，不再提及便當作消失。在實行政策時，要以好的方法來實施，而不是令情況火上加油，浪費公帑。此外，更不要推出一些與施政承諾相反的政策，欺騙市民。

2004 年施政報告有關經濟及產業的政策中，政府表示財政司司長會把由他主持的數個委員會合併和重組為一個新的高層架構，以精簡程序和改進規管。請問現在又做了甚麼呢？直至現在，只成立了一個經濟及就業委員會。政府亦表示財政司司長會領導一個專責小組，全面統籌大嶼山主要基建項目的規劃和發展。雖然小組現已成立，但大嶼山的生態卻飽受威脅。政府又表示會積極策劃和支持舉辦更多世界級盛事，以及更多具有香港特色的文化活動，並且會加強與內地，尤其是珠江三角洲的合作，聯手推廣旅遊。不過，自從“維港巨星匯”後，當局只籌辦明年世貿部長會議，珠江三角洲與香港又未見聯手推廣旅遊。其實，關於經濟及產業政策，政府還有很多項“空頭支票”。

至於公共財政方面，政府在 2004 年施政報告中聲稱要在削減財赤和維護民生之間審慎取得平衡，讓社會可以休養生息。但是，現在又做了甚麼呢？連老弱傷殘的綜援金也遭削減，政府拒絕讓步。

此外，在改善管治方面，2004 年施政報告提及完善主要官員問責制，重政治工作，加強與社會的聯繫。現在又發生了甚麼事呢？政務主任職系員工在 2004 年 11 月 16 日召開會員大會，要求政府盡早檢討主要官員問責制。其中又提到要精簡約 500 個諮詢和法定組織的架構、組織和成員組合。但是，直至現在，仍然未見有諮詢和法定組織被精簡，仍然是由親政府人士所主導。其實，在改善管治方面，政府還有很多“空頭支票”。

在政制檢討方面，政府在施政報告中聲稱將會成立一個由政務司司長領導，成員包括律政司司長和政制事務局局長的專責小組，認真研究這些問題，特別是那些涉及對《基本法》有關規定的理解問題，徵詢中央政府有關部門的意見。在這方面，政府又做了甚麼工作呢？政府的確是成立了專責小組，但最終是引致人民代表大會常務委員會釋法，現在這個政策專責小組已變成了北京的傳聲筒。

此外，在教育和醫療方面，政府在施政報告中聲稱會就引入初中三年、高中三年和大學四年的新學制廣泛諮詢公眾。現在，政府已發表諮詢文件，但同時又引入具爭議性的“通識教育”必修科。

此外，關於福利、就業及扶貧方面，政府在 2004 年的施政報告中聲稱會進一步研究如何幫助窮困的人自我提升，脫離困境。但是，直至現時為止，我剛才已說過，扶貧委員會仍未成立，未能有系統地研究扶貧的政策。

再數算下去，還有很多“空頭支票”。說得太多，大家會感到尷尬，亦會感到氣憤。我的結論是，2004 年將近結束，但政府仍有很多承諾未見落實，甚至推出一些反其道而行的政策。政府如果要重建威信，斷不可以在新一年開始時，濫開“空頭支票”，濫發支票會導致誠信破產.....*（計時器響起）*

主席：鄭議員，你的發言時限到了。

鄭經翰議員：所謂強勢行政主導亦只是一個笑話。謝謝主席。

主席：是否有其他議員想發言？

李柱銘議員：主席女士，我想談一談司法機構和法律援助，這兩方面對香港都是很重要的。在法治方面，香港亦可說是較我國每個城市都好得多。首先，我想談到法官審理案件。很多時候，法官不單止是坐在法庭時才審案，才做工作的。其實，許多時候，他們聽過案情，聽取了雙方“大狀”陳辭後，便要着手寫判詞，這是需要很多時間的。

我曾擔任暫委法官兩個月，所以，我知道當聽完案件後如果不立即寫判詞，即使只是耽擱一會兒，但之後又會有另一件案件須予審理，又或要處理另一件案件時，要替先前的案件寫判詞便很困難了。可是，很可惜的，立法會有一些議員很緊張地提出，他們想知道法官每天坐在法庭的時間，例如每天有多少個小時，因此，現時法庭內經常要寫紙條，來計算法官的出庭時間。然而，他們卻沒有計算法官在內庭寫判詞的時間，以及在家裏、半夜及周末所工作的時間。由於法庭很緊張，所以法官必須坐在庭上審案，不能讓法官放一兩天假來寫判詞，其實，他們這樣放假也不是度假享樂的，所以，我亦想為法官說一句公道話。我們不要太着重法官坐在庭上的時間，而是要給他們更多時間進行工作。例如，某法官花了兩星期審理一宗案件，他預備在周末寫判詞，但如果他未能在周末寫完判詞的話，接着的星期一又要審理另一宗案件了，可見這是很困難的工作。因此，我希望可以讓法官有更多時間，或委任更多暫委法官，讓法官有更多時間寫判詞。因為如果造成不合理的拖延時，對大家也是沒有好處的。大家也會說，justice delayed is justice denied，即拖延公義會變為沒有公義。

此外，最近高院設立了一個法庭資訊中心，我亦前往看過了。不過，使用時卻發覺是不足夠的，因為在該處只能輸入資料，按鈕後便會得悉所需資料。但是，有時候，求助的市民想要的，是有人與他們坐着面對面講解法律，而該處便不能提供此服務。其實，該中心是為沒有聘請律師的人提供法律諮詢服務的，我們希望一些見習大律師或見習律師能自願地，即不收費用地在該處為市民提供協助。我相信不少見習大律師和見習律師是很樂意這樣做的。

此外，我亦想談一談法律援助方面。現時，如果一個人財務資源超過169,700 元，他便不能得到法律援助，除非他參加另一個計劃，便是法律援助輔助計劃（supplementary legal aid scheme）。在這計劃下，他的財務資源可多於 169,700 元，但仍然不能超過 471,600 元。可是，法律援助是不會為起訴誹謗或提出選舉呈請的人提供援助。曾參選的人也知道，雖然有時候是

勝出了，但如果對方，即另一位參選人提出選舉呈請，他便要找律師，這是要花很多錢的。此外，誹謗案的法律援助亦是很重要的，現時有些原告人只會針對某位撰稿人，而不會控告報館，這便變成是一個個別的人被控告了，高昂的律師費會令他感到難以應付的。我覺得，在法律援助輔助計劃下，最低限度也可以為這些個人提供支持。

現時，在法律援助輔助計劃下，大致上只有為因身體受傷或死亡的原告人提出申索損害賠償，或因專業疏忽 — 醫療、牙科或法律的專業疏忽 — 所引致而蒙受損失的人，才會得到法律援助輔助計劃的支持。我覺得現時應該擴闊這計劃，以便為更多人提供援助。其實，這計劃是我多年前提出的，當時政府接受了。開始時預算 200 萬元經費便夠用，營運後發覺果然是足夠，而且至今還能賺錢，因此，我覺得現時應該考慮擴闊這計劃。

主席女士，香港人和國內的人經常把香港和上海作比較，我現時沒有機會到上海，亦已經很多年沒有到過了。我從電視上看到，以及從朋友口中知悉，上海真的進步得很快，很繁榮。所以，如果香港與上海以錢作競爭，我相信不用多久，上海是會超越香港的，特別是我們有一種東西是上海所沒有的，便是我們的行政長官，他拖慢了香港的發展。因此，我希望大家能重視香港的法治精神，因為整個中國也沒有一個地方的法治精神能夠比得上香港，甚至可以說是相差很遠。我不明白行政長官為何不願表揚這一點，當然，他可能有點心虛，因為他曾向人大常委會要求釋法。我很希望特區政府能夠振作起來，把我們這個李家之城變為法治之都。

陳鑑林議員：主席女士，隨着中央政府支持香港的一系列經濟措施得以深化，外圍經濟氣氛的好轉帶動香港的整體經濟出現強勁的反彈，香港可說終於走過了最艱難的時期，市民對經濟前景的信心逐步增強，社會要求祥和的聲音也日益增強。主席女士，現時其實是良好的時機，政府應要把握經濟復甦的良好勢頭與機遇，因時制宜地調整某些政策，以維持經濟的穩定及持續發展。以下，我主要想從房屋問題表達我們今年對施政方面的期望。

整體房屋政策仍是目前社會最關注的問題。在私樓方面，負資產個案已經減至約 2 萬個，部分樓價甚至重越 1997 年以前的價格；而公屋方面，也出現了輪候兩年可以上樓的理想時刻。不過，事實並不容許我們過度樂觀。

首先，是香港房屋委員會（“房委會”）有意調低未來公屋的建屋量。未來 5 年裏，公營房屋的建屋量為 84 000 個，較去年公布的數字 98 000 個減少了一成四。民建聯對這做法有所保留，其實，履行興建及經營公屋才是

房委會最基本的職責。在現時入息薪金低企，低收入者數目不斷增加，民困仍然嚴重的情況下，可預見未來公屋的需求量仍會相當龐大。政府不單止不加強社會資源的投放力度，反而削減未來 5 年的公屋建屋量，便等同於漠視弱勢社羣的房屋需要，是可能成為對社會製造不穩定的危機。

主席女士，我們明白近年來房委會其實也面對嚴重財赤，但紓緩財赤的壓力應可循其他途徑入手，不宜遏抑建樓數量。房委會已先後通過在 2004-05 年度重新出售公屋及分拆出售產業的建議，但現時已是 11 月中，民建聯促請當局能盡快落實這項計劃。租者置其屋計劃自 1998 年開始推出以來，反應基本上是相當熱烈，圓了很多“打工仔”一償做“業主”的心願。所謂“安得廣廈千萬間，大庇天下寒士盡歡顏”。此項計劃無疑是一項較得民心的仁政。可惜，金融風暴後，政府為求達到樓市止跌回穩，於 2002 年宣布停止出售公屋。其實，我們認為出售公屋對樓市的影響是微乎其微。可以入住公屋的居民，基本上是經過資產審查，也是屬於低收入人士，即使政府不推行公屋出售政策，他們想循私人市場購買樓宇的機會也是相當低的，對私人樓宇的供求根本不會影響太大。然而，出售公屋不單止可為房委會解決即時財政困難，也可為當局繼續發展公屋提供資源，更可圓低下階層一個置業夢，這正是雙贏的局面，何樂而不為呢？因此，我們民建聯促請政府盡快恢復出售公屋。至於分拆出售零售及停車場設施，民建聯認為此舉可增加房委會收入之餘，也可令房委會更集中資源履行對提供資助房屋建屋計劃的職責。只是在政策落實時，當局應要妥善安排受影響員工的轉職問題，並積極安排新公司與受影響商戶間的溝通與對話，避免出現節外生枝的問題。

在樓市方面，大家也知道仍存在隱憂，便是最近市場上開始出現炒風。最近很多樓盤的樓價已超逾了 1997 年的水平，連一般的樓盤也被冠以“6 星級豪宅”的稱號，然後身價大升，表面上氣氛相當暢旺。但是，據一些經紀向我們透露，實際上成交卻是不多，這種炒賣的現象非常明顯。所以，民建聯也強烈呼籲政府應要密切留意市場上可能會出現不健康發展的現象，避免“迷你”泡沫的出現。

主席女士，我謹此陳辭。謝謝。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

政務司司長：主席女士，我首先感謝楊森議員今天提出這項議案，讓各位議員和我聽到各位就本議案所提出的寶貴意見，特別是民主黨剛剛發表對施政報告期望的綠色本子，有系統地列出了民主黨對於各項政策的立場。雖然當中有很多內容都很具爭議性，亦有可能會導致我們經濟破產，但也是值得研究的。

行政長官在 2004 年的施政報告中提出，政府會在平等共處、相互尊重的基礎上，加強與立法會的對話和合作，讓立法會議員更能清楚瞭解和影響政府的立場、施政方針和政策意向。所以，每年一度的施政報告，正是體現上述思維的最佳場合。

行政長官每年藉着發表施政報告，提出香港特別行政區（“特區”）政府施政的大方向，找出當時問題所在，目的是想引領廣大市民共同努力，令香港的發展更上一層樓。各位議員是民意代表，政府聽取及慎重考慮各位的意見是理所當然的事。事實上，行政長官已開始就下一年度施政報告所應包含的內容，陸續約見及諮詢各位議員。由於今年有不少是第一次當選的新議員，所以這些會面對行政長官和各位新議員之間加強溝通，以及交換對不同政策範疇的意見，十分有幫助。

主席女士，我必須強調一點，特區政府是支持通過這項議案的。議員就政府的施政展開理性和具建設性的討論，提出真知灼見，相信一定能發揮橋梁的作用，最後能令社會更趨和諧。政府亦樂於集思廣益，通過立法會和其他渠道，深化與社會各界的溝通和促進相互的瞭解，從而協助行政長官於明年 1 月制訂一份有利香港長遠發展的施政報告。

正如我在去年回應楊森議員所提出的類似議案時曾指出，政府有責任細心衡量立法會內 60 位不同背景議員的意見，擷取最符合社會整體利益的建議，並以此作為施政的依據。同時，即使大家能就某項範疇的施政達成共識，政府仍須研究施政的緩急先後及實施上的具體問題。值得研究和須落實的政策實在很多，而政府面對龐大的財赤問題，必須嚴格控制公共開支，務求政府預算可以在中期達致平衡。要就各個方案作出取捨固然困難，此外，我們亦難以令社會不同階層和界別對有關決定均感到完全滿意。不過，我們會小心決定個別方案應否推行，以及它們的優先次序，這是特區政府不可推卸的責任，而我們是會履行這個責任的。

謝謝各位。

主席：楊森議員，你現在可以發言答辯，你有 4 分 50 秒。

楊森議員：主席女士，首先，我感謝 40 位同事就我提出的議案先後發言，就此，我很感謝大家。

在這數小時的辯論中，政府只是輕輕地回應了數句話，其實，其中並沒有甚麼實質內容 — 李柱銘議員提醒我，司長只用了不足 4 分鐘來回應。司長代表政府只敷衍了事地回應了數句，而最令我詫異的是，司長拿着我們這份另類施政報告，可能亦沒有怎麼詳細閱讀，竟然說我們的建議有可能會導致香港經濟破產。主席女士，司長在發言時，真的有需要較為審慎，因為他是代表政府發言，報章會刊登他所說的內容，指司長說民主黨這份另類施政報告，有可能導致香港經濟破產。如此這種言論，真的令我感到很遺憾。

主席女士，我很留意大家的發言，就每位議員的發言，我也寫下了筆記。我想特別指出的一點是，在 40 位發言的同事中，自由黨、民建聯及泛聯盟等議員並沒有怎樣提及西九龍項目，但民主派朋友，例如梁家傑議員及民主黨，則就西九龍項目的問題作出一些很嚴厲的批評。雖然天幕十分透明，但政府在整個諮詢過程中，卻是非常的黑箱作業，不論文化界、建築界及工程界，包括地產發展商，也有很強烈的意見。政府進行諮詢的期限只有 6 星期，這很明顯是不足夠的。不過，民主黨不與政府爭拗有關的諮詢期是否長短，因為我們根本上覺得整項計劃有需要作重新考慮，所以我們決定成立一個顧問團，以民主黨的名義向城市規劃委員會申請將有關計劃重新規劃。如果不成功，我們便會申請進行司法覆核。為此，我們會籌備一筆款項，我們亦會配合其他文化界及專業界人士，希望能為這一個對香港和世界來說也很重要的文化指標，代表市民發出一些聲音，以期能令它的精神面貌一致。

此外，很多同事，包括工聯會、李鳳英議員及民主派朋友，也很關注扶貧問題，希望行政長官在來年的施政報告中能作出承諾，有所承擔，為香港設立一個扶貧委員會，亦透過這個跨部門小組為香港訂定貧窮線。我們亦很希望得到各位議員的支持，包括石禮謙議員的支持，能促使政府重新考慮把綜合社會保障援助金的水平調整至 2003 年 6 月 1 日被削減前的水平。就這數點，希望行政長官特別留意。對於自由黨提出的賭場問題，民主黨在現階段是有所保留的。我們不願意促進賭風，雖然有關活動的對象是遊客，但無論如何，這項建議也會帶來一些社會效應的。

在此，我再次多謝大家就這項嚴重和嚴肅的問題暢所欲言，我是十分感謝，亦希望行政長官能聽到大家的聲音。謝謝主席女士。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：楊森議員動議的議案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

主席：第二項議案：提高鐵路及道路交通安全。鄭家富議員。

提高鐵路及道路交通安全
ENHANCING THE SAFETY OF RAILWAY AND ROAD TRAFFIC

鄭家富議員：主席女士，我動議通過印載於議程內的議案。

主席女士，最近，關於鐵路及各種交通工具的課題，原來已經不限於加價減價，反而是更切身、關乎人身安全的交通安全問題。

自從踏入今年夏天至今，兩間鐵路公司（“兩鐵”）的鐵路事故，大大小小的已發生過不下七八十次，幾乎每隔 1 天，我們就會聽到有關的新聞。不幸，今早也有發生，可幸的是，至今沒有市民在事故中受傷。即使如此，鐵路事故所累積的延誤時數，已有千多分鐘，所影響的乘客數目，也數以十萬計，因為鐵路公司的失誤所造成的社會成本，已經難以估計。

鐵路出現延誤，小巴發現超速，最近數宗傷亡事故，已引起社會極大的回響。每一條生命都是珍貴的，但很可惜，就是因為有人不遵守交通法例，致令市民的生命白白失去。

其實，不單止是鐵路和小巴，其他交通工具也潛藏陷阱，私家車駕駛者超速、學校小巴沒有安全帶、巴士司機工作時間過長，這些均令本港道路交通的安全性劃上問號，蒙上陰影。

主席女士，我今次提出的議案，是希望整體地處理本港的鐵路和道路安全問題，所以，我在措辭內提出了 10 點建議，希望政府可以正視這項問題。我希望議案獲得通過，顯示立法會重視道路安全，重視每位市民的生命。

其實，在出現諸多的鐵路及小巴事故後，我觀察到一點，就是局長對不同交通工具似乎採取不同的態度，小巴接二連三出事後，局長極度不滿，認為要增加違例記分，要增加衝紅燈攝影機數目，我們全部都同意，所以，這些建議都包括在我的議案內。可是，面對鐵路服務不斷的中斷及延誤，局長儘管非常不滿，但也只要求鐵路公司提交報告，報告，再報告。我不相信局長要待鐵路出現傷亡事故後，才考慮採取更積極的行動，但我偏偏不明白局長為何不提出提交報告以外的建議，既然局長不提，於是我希望就今天的議案，提出數個考慮的方向。

兩鐵服務不斷出現延誤，兩間公司第一時間的反應就是道歉，當然，如果偶爾出現一兩次事故，公眾是會體諒的，但三次四次五次，甚至是五六十次之後，叫公眾如何有能耐一再忍受這些所謂的道歉呢？

民主黨其中一項建議，就是進行獨立調查，我們明白地鐵公司已委派了一個獨立 — 他們認為是獨立 — 的調查機構調查連串事故，而且，最新的發展是地鐵公司成立專責小組研究地鐵的運作，檢討是否有需要就近期多宗事故增加鐵路系統的檢查次數。對於地鐵公司的回應，我們當然欣賞，今天，該公司更推出了二十多項措施。可是，我們認為要向公眾有一個徹徹底底的交代，便應有公開、公平和公正、為公眾所接受的調查結果，由政府委派獨立調查委員會調查接二連三的鐵路故障。

主席女士，至於研究修訂兩鐵的條例方面，事實上，按照現時的《地下鐵路條例》（“《地鐵條例》”）第 9 條，地鐵公司在專營期內任何時間，均須按條例及營運協議維持妥善而有效率的服務，而條例的第 16 條進一步指明，如地鐵公司在重大程度上沒有履行在營運協議下的某項義務，以及出現失責行為，包括出現嚴重服務停頓等事故，政府就可向公司施加罰款。至於《九廣鐵路公司條例》，只是指明九廣鐵路公司（“九鐵”）須提供有效率的服務，完全沒有指明何謂失責行為，更沒有任何罰款的條文。

主席女士，從兩條法例所見，何謂有效率的服務，怎樣才算是沒有履行營運協議下的義務，甚麼是失責行為，在條例內都沒有一個較清晰和客觀的準則予以量度，即使地鐵及九鐵繼續出現延誤事故，在政府眼中似乎仍未有違反法例的要求。於是政府只要求交代，鐵路公司只有繼續交報告，拖欠了事。

既然公眾和政府對鐵路公司提供服務的有效性似乎有差異，因此，《地鐵條例》及《九廣鐵路公司條例》是有進一步修訂的必要，界定何謂有效率的服務及怎樣才是失責行為。民主黨建議，當局應參考現行《道路交通條例》中的違例駕駛記分制度，為鐵路的服務中斷或延誤建立記分制度，一旦中斷或延誤事故是由鐵路公司本身失誤所造成，並超過 8 分鐘，即不能視為有效率的服務，亦以此作為失責行為的憑藉。記分制度是以一季作基礎，如果一季內被記下等於或超過 10 分，就可施加罰則。在我們的構思中，罰則並不單止是包括金錢，也可包括口頭或書面警告，例如劉江華議員今天在修正案提及的警告信的做法。

不過，罰款也是其中一個方法。其實，在其他國家，罰款也並非沒有先例，自從英國在 1993 年通過《鐵路法》後，市場上出現超過 100 間鐵路公司，其中最大的為 Railtrack，負責鐵路運輸的營運，但鐵路不斷延誤的問題，已為人所詬病。1999 年，當時的鐵路監察專員提出要該公司在 1 年內改善誤點情況，並提出要改善 12.7%作指標，否則會遭罰款。結果，雖然誤點情況改善了 10%，但仍達不到指標。於是，2002 年，該公司被罰款的數額達到 790 萬英鎊。

英國的罰則之重，相比於我們現時提出的建議在金錢上的罰則，顯然是高得多，如果按照現時《地鐵條例》的規定，即使地鐵公司出現政府所理解的重大失誤，或違反營運協議，有關罰款也只是介乎 1 萬元至 5 萬元，我暫時無意更改這些罰款數額。我們認為建立制度的重點不是在處分，不是要為處分而處分，而是要透過處分制度，讓兩鐵意識到提高鐵路安全的重要性，從而改善鐵路服務的質素，減少對乘客造成的不便和對交通的不良影響。

主席女士，至於在外判服務方面，雖然兩鐵眾口一詞指外判不影響鐵路服務的質素，但公眾似乎有不同的感受，尤其是地鐵公司，自從有外判工序之後，地鐵公司的事故數目就不斷上升，而且，在與地鐵公司管理層會面中，我們得悉由於一些外判服務質素成疑，結果地鐵公司收回有關工序，由地鐵公司自行維修，所以，我們擔心兩鐵外判的服務會令員工的工時加長，會令

用於維修上的費用減少，也會令列車要使用的物品的質素下降；路軌在不明情況下斷裂也是一個警號。我們不希望政府繼續對兩鐵服務停留在口頭上不滿的階段，而欠缺一些實際行動。

其實，為挽救公眾對地鐵公司的信心，昨天我與該公司行政總裁周松崗先生會面時，也建議地鐵公司考慮提供車費優惠，調低車費一成，設立優惠期，以顯示地鐵公司對時間和金錢有所損失的乘客作出補償。不過，諷刺得很，他只能答應在本星期日的長者日，讓使用八達通的長者，可免費搭車 1 天。這便是他們的回應。

主席女士，我的議案的另一個重點，就是如何提升道路交通安全。在這方面，我們也不能掉以輕心。我在議案內提出了 7 點建議，我強調我並無意針對某一些特定的行業，例如小巴、校巴，又或是專營巴士等。其實，有關安全措施早應該進行研究或實施，以減低意外傷亡的數字。以適用於所有駕駛者的建議為例，增加衝紅燈所扣的分數，在交通燈位置上增設衝紅燈影相機，又或研究倒數裝置等，統統都可以提升道路安全水平。

另一方面是將紅色小巴轉為專線小巴經營。雖然政府有鼓勵措施，但我們認為訂下規管後，司機和乘客的安全將較有保障。由於採用受薪制，我認為司機無須再亡命超速駕駛，特別是現時紅色小巴只有千多輛，而牌費已炒至很高，很多小巴司機均須承擔很昂貴的租車費用，他們為了能達到某個入息水平，希望每程也能超速完成，多搶一些客人，這對道路安全是極為危險的。又例如學校小巴的安全帶，為人父母的都希望學童在一個安全的環境下乘搭學校小巴，為了下一代的生命着想，任何成本考慮都應該放在次要的位置，我亦相信，即使業界將部分成本轉嫁用者，父母都願意負擔多一些，以確保孩子的安全。

主席女士，就專營巴士的安全方面，我們在事務委員會也曾討論過，還通過了議案，對由運輸署發出的“巴士車長編更指引”，作出部分的修訂，主要是針對工作時間的問題。在這份指引中，工作時間過長是一個問題，原來駕駛着巨型車輛在街道上行走的巴士車長，工作時間可以長達 14 小時，而駕駛時間亦可以長達 11 小時。他們過長的工作時間，確實對道路安全構成一定的危險，於是我在議案中提出修訂有關指引，將最長的工作時間改為 10 小時，以及將最長的駕駛時間改為 8 小時。我們特別強調，很多工會曾與我們會面，不希望因為今次這份“巴士車長編更指引”修訂，影響他們可以收取的日薪，令他們的收入因而減少。因此，我強調今次是一項就道路安全

及交通運輸政策層面的討論。我期盼如果這份“巴士車長編更指引”的修訂真的落實，最高工時得以調低時，人力事務委員會還要確保這羣車長、巴士司機的生計不會因此而受影響。

我謹此陳辭，提出議案。

鄭家富議員動議的議案如下：

“鑒於近月地鐵有限公司及九廣鐵路公司營運的鐵路服務頻頻出現中斷或延誤事故，影響使用鐵路的乘客，本會對此表示遺憾；此外，由於最近公共小巴屢次發生嚴重交通意外，造成人命傷亡，而學校巴士的安全問題亦長期受到公眾關注，加上專營巴士司機的工作時間過長，令社會關注巴士的行車安全問題，本會促請政府採取以下措施，以提高鐵路及道路交通的安全水平：

在鐵路安全方面 —

（一） 委任獨立調查機構，就兩間鐵路公司在 2004 年 7 月至 10 月期間發生的列車服務中斷或延誤事故進行獨立調查；

（二） 研究修訂《地下鐵路條例》及《九廣鐵路公司條例》，為兩間鐵路公司的失責行為訂立明確準則，並就列車服務中斷或延誤事故設立記分制度，訂明在某一期間內，當記錄的分數超逾所訂界限時，可對有關的鐵路公司施加罰則；

（三） 全面檢討外判維修工作對兩間鐵路公司列車服務的影響；

在道路交通安全方面 —

（四） 修訂《道路交通（違例駕駛記分）條例》，增加違例駕駛記分制度中“沒有遵從交通燈的指示”這項罪行的分數；

（五） 在衝紅燈數字偏高的交通黑點，全面裝置衝紅燈攝影機；

（六） 研究在交通燈系統上裝置時間倒數顯示器的可行性；

在公共小巴安全方面 —

（七） 研究修訂法例，強制要求所有公共小型巴士裝置具記錄功能的車速顯示器；

（八） 研究將所有紅色小巴轉為專線小巴經營，以便作出規管；

在學校巴士安全方面 —

（九） 研究在所有學校巴士的座位增設安全帶的可行性；及

在專營巴士安全方面 —

（十） 研究修訂運輸署發出的“巴士車長編更指引”，包括：

(i) 把一天內最長的工作時間（包括所有休息時間）由不應超逾 14 小時減至 10 小時；

(ii) 把一天內的駕駛時間由不應超逾 11 小時減至 8 小時；

(iii) 車長的用膳時間不應偏離人體正常生理時鐘；及

(iv) 編更安排應在不少於 7 天前發給車長。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：鄭家富議員動議的議案，予以通過。

主席：劉健儀議員及劉江華議員會分別就這項議案動議修正案。兩項修正案已印載於議程內。本會現在就議案及兩項修正案進行合併辯論。

我會請劉健儀議員先行發言，然後請劉江華議員發言；但在這階段不可動議任何修正案。劉健儀議員。

劉健儀議員：主席女士，香港是一個流動率極高的城市，每天乘搭公共交通工具的乘客有 1 200 萬人次。在各類公共交通工具中，鐵路所擔當的角色十分重要，每天載客量佔公共交通工具總載客量三成。正因如此，鐵路每有延誤事故，受影響的乘客便特別多，所以鐵路公司是應該盡量避免發生任何延誤事故。不過，基於現時世界鐵路系統科技的限制，不可能有一個完全沒有任何毛病的鐵路，即 fault-free 的鐵路，我們應該以實事求是的態度來看兩間鐵路公司（"兩鐵"）的服務。

首先，看一看一些事實。根據地鐵有限公司（"地鐵公司"）提供的資料，地鐵公司在今年首 10 個月錄得延誤 5 分鐘或以上的事故，平均每月有 25.6 宗，以次數來說，較 2003 年下降 25%，較 2002 年更下降 61%。大家會發現，整體而言，今年每月的平均事故數目，事實上比過去 4 年都要低。至於九廣鐵路公司（"九鐵公司"）方面，今年首 9 個月有 16 宗延誤 8 分鐘以上的事故，總延誤時間佔總行車時間的比率為 0.06%，這個比率較去年有輕微下降。同時，由於九鐵公司將以往延誤 20 分鐘的通報機制縮短至 8 分鐘，所以九鐵公司須通報的事故可能比過去多。

儘管如此，由於兩鐵服務延誤所造成的影響較廣，最近接連發生的事故，市民大眾是難以接受的，我們對發生這些事故也表示遺憾。我們認為政府有必要督促兩鐵全力提高服務的安全水平和可靠性。同時，由於地鐵公司其實已運作了近 25 年，部分市民亦十分擔心地鐵系統是否呈現老化。因此，每當出現事故時，市民便不禁問是否由於系統老化出現問題？我知道地鐵公司已委任國際知名的鐵路專家 Lloyd's Register Rail 對地鐵公司進行全面檢討。我十分期望專家報告會就地鐵公司是否有需要加強維修、可採取甚麼預防措施，以及須特別注意的地方提出建議，協助地鐵公司減低地鐵可能發生的毛病。

我知道地鐵公司於今天宣布成立一個高層內部專責小組，推行一系列的改善措施，進一步加強地鐵的維修、保養工作及事故處理程序。我認為這是非常積極的做法，值得我們鼓勵。由於剛才提出的專家報告可能需時 3 個月才完成，在這期間有內部高層專責小組進行檢討，對加強安全性是有一定幫助的。

不過，鄭家富議員認為懲罰才是最好的辦法，透過懲罰才可提高兩鐵的安全和可靠性。如果兩鐵是因疏忽或失責而導致服務中斷或延誤，我也認為應當被罰。可是，如果每有中斷或延誤事故發生，便不問因由地施加罰則的話，兩間公司可能會覺得被罰得不明不白。由於兩間公司同樣採用"事故安全保障"（fail-safe）的設計，當系統稍為察覺到可能會出現特殊問題時，

不論是乘客、零件或電腦引導的問題，列車便會被安全剎停。這個設計的原則就是安全第一，不想有意外發生，列車一定停駛，不理會是否會出現延誤，延誤只是次一等的考慮，安全才是第一。如果貿然加入服務延誤的罰則，可能會造成反效果，令鐵路營運者因避免就延誤而受罰，可能輕視安全，這是大家也不想看見的。

同時，除了處罰這個方法外，是否有其他方法呢？英國鐵路公司有一套叫管理誘因計劃（Management Incentive Plan）。如果鐵路服務（包括量度火車準時程度的公眾表現指標）的一籃子表現達到某一個指標時，管理層可獲得花紅。在 2003 至 04 年，英國火車的準時程度只有 81.1%，但管理層已因達標而獲得花紅。當然，我們不是要跟隨英國的做法，但香港鐵路現時的表現已達 99.9%。即使兩鐵的準時程度達到 99.9%，我們仍認為可以更好，但採用處罰的方式是否便可改善服務呢？

主席女士，在公共小巴安全方面，鄭家富議員要求政府研究修訂法例，強制要求所有公共小巴裝置具有記錄功能的車速顯示器。其實，這項建議與公共小巴團體（主要是紅色小巴）早前提出的 10 項建議不謀而合，是小巴團體提出的 7 項改善安全建議之一。其他建議包括：考慮強制現職小巴司機在一段時間內必須參加安全駕駛課程，接受訓練；強制在車廂內展示交通投訴組的投訴熱線，並由專人接聽這些投訴電話；立法規定小巴司機在車廂內展示司機證，方便市民對司機作出投訴，從而發揮監察作用，對司機亦有一定的警惕作用；小巴業界也支持在全港交通黑點及十字路口安裝偵緝衝紅燈的相機；推動小巴安全約章，提升司機的安全駕駛意識；盡快引入歐盟三型或四型的短陣小巴，加快小巴換新車的速度，讓更多在路面行走的小巴配有安全帶。

至於劉江華議員要求政府研究收緊公共小巴駕駛執照的簽發條件，要求申請者持有私家車駕駛執照的年期由 3 年提高至 5 年。現階段沒有證據顯示收緊發牌條件會大大提高小巴安全，反而我認為政府應盡快研究和落實小巴業提出的 7 項建議，相信這會比收緊簽發條件更為有效。

在學校巴士安全方面，學校巴士的安全紀錄大致上令人滿意。以去年為例，學校巴士的意外率只佔整體意外率的 0.3%。不過，學校巴士乘客大多為幼童，我們不可對改善學校巴士安全方面掉以輕心。其實，在學校巴士座位增設安全帶這個課題已在交通事務委員會討論了好幾年，但因技術問題，有些學校巴士根本不適合增設安全帶，如果貿貿然裝上一條安全帶，反而會對學童構成危險。因此，在此課題上，我們縱使會盡量安排，但也應該小心研究，不可草率作出決定。

至於在專營巴士安全方面，暫時沒有資料顯示本港巴士司機的工時與車禍有甚麼關係，硬將最高工時跟安全拉上關係是沒有必要的。事實上，外國有些地方的車長每天的工作時間較香港的車長還要長。

主席女士，不論鐵路、公共小巴、學校巴士、專營巴士，以至其他交通工具，每天都要接載大量乘客，還有私家車、客貨車、貨櫃車等每天都在路面上行駛，路面的交通意外成因眾多。即使鄭家富議員提出 10 點建議，加上我提出的 7 點建議，而其他議員可能又有其他的建議，但仍不可能針對所有交通意外的成因。

對於鄭家富議員和劉江華議員提出的建議，我贊成一部分，但對某部分則有所保留。同樣，其他議員亦可能是支持若干部分，但對其他部分則有所保留，亦有他們自己的意見。劉江華議員提出的修正案正好說明這一點。由於鄭議員和劉議員的議案均有其局限性，所以我提出修正案，刪除原議案所有鎖碎的部分，不要採用聖誕樹式的做法。我們要求政府全面落實一些措施，大家集思廣益，提出不同的意見，其實大家都是抱着同一目的。我們覺得最重要的是要向政府發出一個統一的信息，就是政府必須正視道路交通安全和鐵路安全，採取全面的措施。

主席女士，我謹此陳辭。

劉江華議員：主席，最近的交通事故頻多，可說是多事之秋。今天，地下鐵路（“地鐵”）、東鐵、輕便鐵路同時出現故障，連中三元，鐵路事故無日無之，乘客只可感到無可奈何。我們要問：是否無法解決呢？現時，廣大乘客也非常擔心，不知每天何時會遇上這類意外、何時會“中招”、何時會令飯碗不保？最近，我出席了一個電台節目，有乘客來電，指出由於地鐵事故令他遲到，結果被解僱。當我們問地鐵究竟是甚麼原因導致接二連三發生事故，地鐵的答覆是非常簡單，它說並非因為系統老化、人手資源不足或外判工作出了問題，但卻不能說出原因何在。這是很奇怪的。地鐵回答說有些事故屬個別問題，而且發生故障是非常正常的。當然，我們覺得平常的故障是一些正常事，但冒煙及鐵路路軌出現裂痕是否正常呢？這兩個問題在短時間內同時出現，又是否正常呢？我看則未必。

人總會生病，平時的頭暈身熱、感冒傷風是很正常，但當心肝腎肺也有問題時，是否還屬正常呢？心肝脾肺腎均同時出現問題，是否屬於個別問題呢？這是要正視，亦須進行徹底檢查的。當然，我很歡迎地鐵最近進行了一次全身檢查，今天亦提交了醫療報告，提出了二十多項措施。對此，我是同

意及歡迎的，但最重要的是以觀後效；請不要到了明天後天又再發生事故，令這二十多項措施欲改善的情況打回原形。

主席，關於小巴意外，最近在北角發生的慘劇，再次敲起了社會的警鐘，令社會震驚。其實，數年前，在沙田也曾出現同類事件。在近數年，社會、議會和政府共同努力，希望制訂一些措施，防範這類事件再次發生。不過，很可惜，事件又再重演。這數年的努力，包括要求安裝車速顯示器，目的也是希望司機能遵守、乘客能警覺，然而，很可惜，現時很多車速顯示器也是被“造手腳、裝假狗”，形同虛設。當乘客提出警告或要求時，很多司機也是愛理不理的。儘管我們訂立了新法例，規定小巴須裝置安全帶，但可能還需時五六年，每輛小巴才能裝置安全帶。所以，我們過往所構想的措施，真的不能達致目的。

現時，在深夜時分，乘客只需 10 分鐘便可由荃灣抵達觀塘，或 10 分鐘便可由旺角抵達沙田，又或 10 分鐘便可由西環抵達柴灣。司機午夜飛車及衝燈的情況，令很多乘客午夜夢迴也感到非常震驚。警方最近決定會採取一些臨時突擊措施，但這些措施是否後知後覺呢？鄭家富議員今天提出的議案，我認為是非常及時，因為他是要督促政府及業界正視交通安全問題。當然，鄭家富議員提出的某些意見，我認為是要小心處理的，但由於他是說研究，所以，我便認為是可以的。例如，對於地鐵有限公司（“地鐵公司”）的記分制，我也曾徵詢地鐵公司究竟是否可行？地鐵公司當天提出的一個觀點，我認為是值得重視的，那便是如果負責維修的員工要避免被罰，便會因為要趕時間進行維修而忽略了一些細微的措施，可是，這便足以造成嚴重意外，我認為這個觀點不得不重視。況且，以時間作為量度標準，某些嚴重的問題是否真的可以反映出來，也是一個問題。與其如此，我提議最理想的，是直接發出警告信，但關鍵在於局長是否願意採用這個權力。如果真的這樣做，局長可能會遇到角色衝突的情況，因為她一方面是監察者，另一方面卻是地鐵公司董事局成員，而這種兩不像的情況現正出現。所以，我希望局長稍後能澄清，在一連串事故中，她的角色究竟是監督者還是營運者。此外，局長亦須澄清她是否有決心發出警告信。這是她最低限度要做的工作。

主席，我在修正案中提出了數項建議，其中包括我認為須把因衝紅燈所記下的分數增至 5 分，使之與不小心駕駛的罰則對稱。有些業界司機說增加記分可能造成很大壓力。我認為壓力是有好有壞的。當任何一名司機 — 不單止是小巴司機 — 登上了司機座位，他便不能我行我素，自由奔放。司機的壓力是要保障乘客安全，保障路面行人的安全。對於良好的司機來說，增加記分是無畏無懼的，但對於不良的司機來說，當然可以起嚴重的阻嚇作用。至於安裝車速顯示器，我提議在車外加裝顯示燈，讓車外的執法人

員亦可監察，這對執法是有幫助的。至於有關建議提高駕駛經驗一點，即由3年提高至5年，當中的精神是希望能夠由較富經驗的司機駕駛小巴，令乘客更安全。

主席，任何措施或罰則，可能也只是次要。我認為最重要、最基本的，便是司機是否提高了安全意識。如果做了那麼多工作，司機也沒有提高安全意識，那麼，錯誤仍是會出現的。現時，因醉酒駕駛、與前車距離太貼及午夜飛車等而導致的意外，也是跟安全意識有關的。所以，我提議政府應舉辦一項大規模交通安全運動。去年SARS期間，政府做了一些宣傳工作，令市民提高了衞生及健康意識。我希望趁這次發生了連串交通事故，可提醒駕駛者交通安全的重要。

主席，我們年青時有一首“安全歌”，到了今天我仍記得，讓我唱出來給你聽：“慢慢走，莫亂跑，馬路如虎口，交通規則要遵守，安全第一，命長久。”我相信我們很多同事也會記得這首歌，因為大家也是在那段時候成長的，但現在卻沒有了這種氣氛及宣傳。我很希望局長可憑她的智慧，想出數項措施，提高所有駕駛者的安全意識。謝謝主席。

劉千石議員：主席，一如劉江華議員剛才說，當我們問兩間鐵路公司(“兩鐵”)，經常出現故障，是否因為系統老化？他們會回答，“不是”。當我們問是否因為負責進行維修檢查的人手不足呢？他們亦會回答，“不是”。當我們問是否因為外判影響了服務質素呢？他們的回答是跟外判無關。這樣又不是，那樣又不是，難道是上天的懲罰？

我希望地鐵有限公司(“地鐵公司”)和九廣鐵路公司(“九鐵公司”)明白，每次出現了事故也說是個別事件，然後又繼續出事，只會令市民對鐵路越益失去信心。我亦希望兩鐵瞭解，一直以來，市民選擇乘搭地鐵、火車，最主要是因為鐵路準時，其他在路面上行走的巴士、小巴甚至的士，乘車時間則較難預計。所以，兩鐵如果持續出現故障，以致影響到無法準時，那麼，即使無出現重大安全事故，市民上班上學，甚或逛街、看電影，也是會受到不同程度影響的。這樣，市民便會認為乘搭兩鐵是物非所值，認為乘搭兩鐵是“貼錢買難受”，甚至真的有“打工仔”說，因為兩鐵延誤而令他們的飯碗被砸。

主席，香港為了興建地鐵、為了擴建九廣東鐵、為了興建輕鐵和西鐵，市民已付出了很多，包括公帑、在工程期間對市民生活造成滋擾、營商者生意一落千丈、讓地鐵公司和九鐵公司擁有上蓋物業的發展權等。所以，如果鐵路不能保證準時，將會令市民感到非常失望和憤怒。

主席，要提高鐵路以至道路交通的安全，方法是有多方面的。今次這項議案所提出的大部分建議，我都是支持的。不過，歸根究柢，兩鐵本身要清楚認識到，確保列車準時可靠，是他們的首要任務，而不應說每天行車這麼多公里，出現少許故障是難免的。借用劉德華在政府宣傳片中的說話，“今時今日，這樣服務態度是不夠的”。

我相信政府有責任盡快委任一個專家工作小組，全面檢查兩鐵的硬件和軟件，包括系統操作和維修、外判監管和人手安排，以至整個管理文化及決策程序等。多謝主席。

MR ABRAHAM SHEK: Madam President, safety is normally not a major concern for Hong Kong commuters, until a recent spate of transport vehicle accidents and train service breakdowns occurred. Now, many are wondering what has possibly gone wrong with our public transport system which has always been reliable and efficient, as well as an infrastructural envy of our competitors in the region.

As public concern about safety grows, community pressure for more vigorous remedial action is mounting. Even among us legislators, some have recommended punishment in appropriate situations. Unless these demands are properly addressed, people will not feel reassured that transport services are running at the highest safety standards, or that adequate regulations are in place. Having said this, I do not believe that the public has lost faith in our transport system. The present regulatory regime may have room for improvement, but I find no fundamental defects in it.

The problem with the two rail networks, particularly the Mass Transit Railway (MTR), is that they have so far failed to offer satisfactory answers to the basic question of what went wrong in these recent breakdowns. In the MTR's case, investigation reports by both the MTR Corporation Limited itself and the Hong Kong Railway Inspectorate have found that none of the faults were systemic. Even though various measures have been subsequently implemented for improvement, none of them seem to have any effect. Train services have continued to be disrupted for different reasons, and to the frustration of commuters, most have happened during peak hours.

I support the calling in of external experts to conduct independent investigations. However, I note that both railways have respectively engaged independent professional bodies to do the job, and their reports are expected in early 2005. As a result, I do not think that it is necessary for the Government to commission another investigation body, since it would obviously be a duplication of what the railway companies have already done and are able to do.

I support the idea that the Government should engage the two railways to work towards creating a set of criteria which clearly defines faults and spells out liabilities. However, we should also not rush towards scrapping the present mechanism and replacing it with a demerit points system which could paralyse the railway. Can we afford to have no railway services for even an hour? No, we cannot.

As a word of caution to the Government, these railway corporations are created for the provision of safe, efficient railway services, but they have now become mega property developers, making billions of dollars of profits out of projects. Have they diverted their attention, time and energy to making profits out of property development, rather than running safe railways? This is a question which the two corporations have to answer.

As for bus and minibus operators, Madam President, their primary worry is to ensure that their employees are driving safely and properly on the road. Cutting the working hours of drivers will not solve any problem but create new ones. Indeed, the average working hours of our local bus drivers are comparable to their counterparts in the Western countries. As some drivers unions have suggested, the high accident rate might have been caused by a combination of other reasons, including inappropriate bus routing, illogical and inefficient staff deployment, as well as increased workload due to cost-cutting measures in recent years. However, these issues largely involve commercial matters which should primarily be resolved through negotiation between bus operators and their employees. In a free market economy like Hong Kong, the most a government should do is to ensure that bus companies will not shut their doors to their employees' reasonable demands during the negotiation process, and that public interests are being adequately taken into account.

But evidently, the improper driving of public light bus (PLB) drivers is largely motivated by financial factors. Drivers hope that the few minutes saved

from jumping red lights and accelerating to high speeds will make them earn more through increased trips. If we tie a driver's level of insurance premium payment to his or her driving record, that would perhaps act as a deterrent to more reckless driving.

After all these recent incidents, I believe that more PLB owners will take their own initiative to install speed display devices. Market force will display its power. Passengers no doubt will be prepared to sponsor those who have installed the device. Ultimately, all PLBs should follow suit. Red minibuses and green ones serve different purposes. The merger of the two operations may create more chaos than solve existing problems.

I firmly believe that good driving manner comes from education rather than penalty. The suggestion of amending the Road Traffic (Driving-offence Points) Ordinance to impose heavier driving-offence points for the offence of "failing to comply with traffic signals" should not be considered as an isolated issue.

As a former railwayman, I believe that both our railway systems are among the world's finest. They may not be perfect, but they are reliable and efficient, and are built in accordance with a fail-safe method which guarantees safety. I recommend that the Honourable Andrew CHENG and the Honourable LAU Kong-wah take more MTR and the Kowloon-Canton Railway to and from their Legislative Council Office.

Finally, Madam President, I hereby support the Honourable Miriam LAU's amendment but oppose both the original motion and Mr LAU Kong-wah's amendment, the verbosity of which are superfluous and if passed, would be a mockery to our effective and efficient transport system. Thank you, Madam President.

王國興議員：主席女士，近期，香港接連發生涉及人命傷亡的交通意外，而鐵路系統亦頻頻出現故障，情況令人關注。交通安全發生問題，輕則延誤乘客時間，重則奪走生命。我們固然要譴責魯莽輕率的司機和鐵路管理當局，加強督促業界注重交通安全，然而，更重要的是，一直以來，運輸署沒有正視交通業界的呼聲，沒有採納業界對於改善交通安全的建議。就此，更值得嚴厲譴責的，是運輸署漠視業界的態度，而我們更強烈要求局長、署方重視業界的意見和要求。

汽車交通運輸業總工會和香港貨櫃車司機總工會等多個業界團體要求運輸署試驗安裝車用交通燈倒數顯示器，使職業司機能夠掌握轉燈時間，加強行車安全。這些團體已爭取了近 20 年的要求，然而，運輸署仍然是充耳不聞，甚至拒絕就此建議諮詢全港駕車者，連諮詢也不願意進行。由此可見，運輸署根本不重視業界聲音。

此外，運輸署既已公布了全港交通燈位的黑點，但署方為何不早日全面裝置衝紅燈攝影機，直至發生嚴重事故後，才謀求補救？這是否又反映了運輸署的危機回應效率過於僵化？

主席女士，在專營巴士方面，某些巴士公司利用運輸署制訂的巴士車長指引的漏洞，盲目節流，加強司機勞動強度，停車不停人，肆意剝削工人的工資，不聘請長工，改聘合約工，而且更出現管理階層不尊重司機的合理要求，出現亂編線，亂編更的情況，以及所謂“跳線”、“跳飛機”的危險景象；甚至令司機食飯不能依據人身生理時鐘安排，早餐作午餐，夜宵當晚飯。所謂“跳線”、“跳飛機”，即一更車司機可被調派往駕駛三四條巴士線，甚至駕駛不同型號的巴士，而司機為了符合公司指定的行車安排，往往要犧牲自己的休息時間，這樣便直接引致乘客和交通安全受到嚴重威脅。對此，運輸署是難辭監管失職之責。

另一方面，巴士車長的工作時間問題，我覺得應該深入諮詢工會和車長的意見。為何這樣說呢？因為車長現時的基本工資根本難以維持一家生計。根據工會向我們反映，有關巴士公司自 1999 年開始，新入職員工薪金由 8,000 元下降至 6,000 元，而有巴士公司則對全部新人採取合約制，兩年為期，減低車長薪金，使巴士司機陷於生活困難，他們既要賺取原有入息維持家計，又要爭取休息時間，令生理和心理均受到無形而沉重壓力。其實，這樣已埋下了交通意外的種子。我覺得運輸署無視專利巴士公司利用“巴士車長編更指引”的漏洞，以製造“血汗勞工”的手法，加強剝削巴士車長權益，對此，運輸署難辭失職監管的責任。

主席女士，在鐵路交通方面，自從地下鐵路上市以來，地鐵公司為了“做靚盤數”，不停外判維修工程。地下鐵路的僱員數目逐年下降，由 1999 年的 7 537 名員工減至 2003 年的 6 629 名員工，減幅超過一成，負責工程及計劃的員工減幅更超過五成六，由 918 名員工減至 402 名，這在在也是事實。地下鐵路的服務範圍在這幾年間不停拓展，為何人手卻可不增反減呢？為何會這麼神奇呢？這正是外判造成的惡果。外判服務質素是難以監管的，往往在出現事故後，才研究是頭、腳、心或肺的哪一部分出現問題，其實，大量削減人手，正是地鐵事故頻生的原因。然而，當本會的交通事務委員會召開

會議時，最可惜的是局方的鐵路小組對於有關事故所持的態度有問題，我覺得他們的表現好像是鐵路公司的辯護律師，多於市民的“看門狗”。其實，在 Panel 的辯論中，我已就局方鐵路小組的這種態度作出批評。

政府作為兩鐵營運最大的監管者，更應盡快全面檢討及評估外判維修工作對兩鐵列車服務的影響。

主席女士，綜合以上所述，無論是道路交通安全，還是鐵路交通安全等方面所存在的種種問題，我認為皆是政府部門監督不力所致，因此難辭其咎，必須受到嚴厲批評，希望政府以實際改善行動，回應業界和全港市民的強烈要求。謝謝主席女士。

李鳳英議員：主席女士，安全、可靠、高效率、管理良好的交通運輸系統，是香港賴以成功的一個重要元素，而在這個系統之中，又以安全性至為重要，所以任何能夠提高道路交通安全的措施，我們都應該支持。不過，作為勞工界的代表，我除了關心整體的道路交通安全外，同樣關心這些措施是否能夠真正保障職業司機，抑或只是考慮他們的工作條件和環境，而不保障他們的職業和收入。所以，我希望政府在推出任何提高道路交通安全措施之前，先充分諮詢運輸業界的意見，並在公眾利益和業界利益之間取得平衡後，才作出決定。

為減少交通事故，確保乘客生命安全及建立“安全城市”的形象，政府應督促公共交通運輸公司，盡快就現時提供的服務、公司的管理進行全面檢討，並且制訂有效的改善措施，其中涉及提供大型集體運輸服務的兩間鐵路公司的，更不容怠慢。不過，是否應該為兩間鐵路公司的失責行為訂立明確準則，並就列車服務中斷或延誤事故設立記分制度，這一點我有所保留。由於香港的鐵路系統是高度電腦化和自動化，前線員工對列車服務中斷和延誤的自主權和能承擔的責任有限，如果記分制的壓力最終落在前線員工身上，這對員工並不公平。所以，我擔心在記分制度下，員工裏外受壓，鐵路服務亦會受影響，因此，推行記分制，是否可收預期成效呢？

有關交通安全問題，我反對司機長工時工作，因為這不單止影響司機本身的安全和健康問題，其他道路使用者及行人，也要承擔職業司機因工作疲勞引致交通意外的風險。因此，在上月底，立法會的交通事務委員會上，我支持鄭家富議員所提出的議案（這也是針對新巴工會指司機工作時間過長的投訴），要求改善巴士員工的工時。但是，我必須承認，只提出限制工時的要求，是不夠完整的。工時與工資從來也是一體兩面，職業司機長工時，往

往是由於他們基本工資低的緣故。當我們希望職業司機可有合理的工作時間，便要保證司機的收入及生活水平不會因此而驟然下降。所以，在交通事務委員會過後，確有巴士工會及巴士司機向我反映，他們擔心限制工時後，收入即時會受影響，結果難以維持生活。

所以，只提出限制工時，而不提保障收入的缺失，同樣反映在今天鄭家富議員的原議案及劉江華議員的修正案中。儘管我相信兩位也會同意，限制工時以不影響職業司機的生活為前提，鄭議員的發言也作出了澄清，但相信這仍未能消除職業司機的疑慮。

至於劉江華議員在修正案中，也提出研究收緊公共小巴駕駛執照的簽發條件，要求申請者持有私家車駕駛執照的年期，由 3 年提高至 5 年，我對此點是反對的。因為我認為提高申請者的駕駛執照的年期，與改善道路交通安全沒有直接的關係，如果申請者本身的駕駛態度惡劣，安全意識薄弱，即使他們有很長的私家車駕駛執照年資，仍然會是交通意外的高危一族。相反，有時候，持駕駛執照年資較短的駕駛者雖然駕駛經驗較淺，但只要他們有良好的駕駛態度和安全意識，發生交通意外的機會也會相應減低。況且，在現時失業率仍然高企的情況下，收緊公共小巴駕駛執照的簽發條件，顯然會妨礙申請者就業，對香港整體的利益也未必有好處。

主席女士，我謹此陳辭。

譚耀宗議員：主席，過去 3 個月，香港接連發生多宗嚴重的道路交通事故，造成多人傷亡，而兩間鐵路公司也故障頻生，地鐵有限公司(“地鐵公司”)發生了三十多次故障，九廣鐵路公司(“九鐵公司”)則發生了四十多次故障。作為大型集體運輸工具，鐵路服務質素的下降，會對市民造成極大的不便，以及產生對安全問題的疑慮。

最近，政府找來外國專家為地鐵把脈、驗身，找其原因，民建聯最近則會晤了部分鐵路公司前線工程人員，聽取他們的意見。從他們意見中，我們發現他們反映出對維修質素的極大擔憂。我現將他們的意見整理出來，供政府及鐵路公司正視及積極解決。

以地鐵為例，地鐵近期的多次故障，顯示出地鐵的維修質素有下降的趨勢。影響維修素質有 3 個重要的因素，包括系統之間的互相配合、外判維修工作的成效，以及維修人員的素質。

第一，在系統之間的互相配合方面，地鐵系統是由許多分系統和子系統所組成的，由於不同的系統各有不同的生命周期，所以更新時，為了令新舊的分系統之間能夠完全配合，便必須有一個磨合期，甚至須有一些小型的改良工程。磨合及改良的過程中，要投入大量的資源以做好新系統的技術轉移和掌握。但是，根據前線工程人員的反映，地鐵公司管理層一心以為將系統維修工作外判以後，就可以高枕無憂，分配與訓練及熟習系統的資源亦絕無僅有。

第二，關於維修外判方面，現時九鐵公司因安全考慮，所有前線及定期的車輛及基建維修工程均由本身員工負責，但地鐵卻不斷擴闊外判範圍，例如其將軍澳車廠的列車維修工作全部外判。根據地鐵員工的實際經驗，他們認為外判商對鐵路系統內各分系統及子系統之間的配合的認知和技術掌握存有差距，而地鐵公司對外判維修的監控又未能直接及有效，影響到監控的素質和能力，而且由於薪酬的極大差異，承判商前線員工的素質難以得到充分保證。

第三，地鐵工程人員也質疑地鐵公司的維修策略、人力資源策略及員工訓練安排等政策。這是直接導致地鐵本身維修人員的素質出現下降的原因。

在維修策略方面，地鐵公司近年大力推行“多任務”（Multi-tasking）概念，只要求負責員工進行最簡單的修復工作，但同一名員工須同時負責不同系統的維修，他們由以往的“專才維修”變為“通才維修”。在故障出現時，負責員工因此一般都以按“重新設定”（Reset）或“重新啟動”（Reboot）掣使系統重新工作，便把事故結案，絕少移交技術支援組別繼續跟進，以進行深層次修復工程或除蟲工程。結果造成資料的流失，增加後來修復的困難度。況且，問題根本未被解決，下次相同的情況發生時，又會再出現一次故障，而且這種“多任務”的維修策略也窒礙了員工進一步掌握技術及吸納經驗。

在人力資源策略方面，地鐵公司自機場快線開通以來，雖然增加了將軍澳支線，但沒有再聘請維修部門的員工。同時，又有不少專家級別及有豐富經驗的員工因參加自願離職計劃，或自然退休或離職而逐漸流失，新的維修策略又未能培育新的專家級別人才，致使地鐵公司在技術掌握方面日走下坡。地鐵公司進一步外判維修工程，更減少在職員工吸收經驗及深入掌握技術的機會。在訓練方面，由於無論訓練部門或維修部門在資源的調配上都背道而馳，訓練部門將一部分內部培訓資源抽調到顧問服務上以賺取收益，而維修部門方面，一心只想將系統維修工作外判出去，在技術轉移方面只納予非常有限的資源，結果使整個訓練功能與實際需要有所脫節，因此，整體的維修質素難以提高。

地鐵現時的運作只是一種有故障下的安全，政府因此絕不能因為地鐵管理層重申“乘客的安全在全部時間都不受影響”而麻痺大意，必須針對地鐵員工所提出的寶貴意見，督促地鐵公司及早改善維修策略及人力培訓，以減少故障，預防事故發生，保障乘客安全。

林健鋒議員：主席女士，香港的運輸網絡一向以完善可靠見稱，是香港作為現代大都會的指標。可惜，兩條鐵路在短短數個月內，接二連三發生多宗事故，再加上最近幾宗嚴重的交通意外，我也認為政府是時候檢討現時的交通系統。

在鐵路方面，兩鐵其實已經投入服務二十多年，公眾最關心的是，近期意外頻生，整個系統是否出現老化？問題有多嚴重？過去引進的設備，是否須予更新呢？整個管理守則，是否也須予重新制訂？雖然地鐵已委託獨立的專家進行調查，但九鐵方面卻遲遲未有動作，我認為九鐵也有必要就此作深入研究，並盡快向公眾交代。

有過則罰，有功則賞，我認為兩鐵若無改善，是應該接受懲罰的。目前的法例已規定，若鐵路公司持續性的違反服務標準，可被判罰款每天不超過 1 萬元。然而，兩鐵運作多年以來，從未被罰，形成有罰則等於無。所以，政府只要好好利用現時法例賦予的權力，督促兩鐵改善服務便可。因此，我並不贊成原議案中所指出，要對鐵路設立記分制度。懲罰性的措施，通常都是消極的做法，過度的懲罰，更可能對前線員工造成過大的壓力，出錯更多，造成不健康的惡性循環。

最近兩鐵不斷被外界批評，每次事件都被傳媒廣泛報道，我體諒到兩鐵的職員都受到很大的壓力。我希望兩鐵的高層除了要重整軍心，令員工能夠發揮最好的表現外，亦要以身作則，多親身到前方視察，而不是只靠看報告。他們不單止要走到月台上視察，還要深入維修保養部門，瞭解前線和後方支援的兩邊的合作是否暢順，更要多聆聽員工的意見，表現出要改善服務的承擔和決心。

至於其他交通工具服務方面，我贊成劉健儀議員的修正案建議，要與交通運輸業界共同努力和合作的看法。我過去在交通諮詢委員會裏，與交通業界緊密共事 7 年之久，我曾實地到過他們的維修中心和控制中心等，深深感到他們是及關心公眾利益的一羣。例如 10 個公共小巴商會，早前已主動提出 7 項安全建議，包括安裝車速顯示器、加快引入有安全帶的小巴、加強投訴機制等，可見他們是很有誠意加強交通安全的。我們與其列出一大堆的規

例，與業界爭拗，不如加強溝通合作，鼓勵各行各業做好自己的本分，制訂業內的安全守則，才是有效減少乘客意外率的治本方法。我亦呼籲業界應加快速度，全面推行這些措施。

要提高道路交通安全，我認為有 3 個要素：一方面要靠業界自律，另一方面政府要緊守監察的崗位，在現有的法例監管下，警方亦可加強執法，以起警誡作用。最後就是進行有效的宣傳，加強市民大眾的安全意識。結合三者，才能建設一個安全、完善而有效率的交通網絡。

主席女士，我謹此陳辭，支持劉健儀議員的修正案。

張學明議員：主席女士，最近地鐵有限公司（“地鐵公司”）一再強調，過去一個多月來發生超過 10 次的意外事故，每一宗都是個別事件，即使聘請了英國獨立顧問公司調查連串意外原因，仍堅持有關意外屬個別事件立場，這種“死撐”服務態度，在今時今日的香港，是不可接受的。事實上，最近兩鐵接連發生的意外事故，不單止發生在不同系統，不同路線，涉及故障範疇由剎車系統、信號系統、月台控制，以至路軌管理都有問題，而最令人質疑的就是，為甚麼一些新投入服務的路線，如東涌線、將軍澳線也出問題？究竟是地鐵維修保養水平下跌，還是作為上市公司的地鐵公司，為了節省金錢，向股東交代，將維修保養工作外判，卻缺乏有效監管所造成的惡果？又或已經有 20 年歷史的地鐵系統呈現老化的“病態”？相信要多等 1 個月，待地鐵公司聘請獨立調查公司完成報告，才會有較明確結論，但我認為這些接二連三的意外，絕對不是個別事件那麼簡單。

主席女士，很多人說，香港成功全靠有一個法治社會，而一個賞罰分明制度，就是維持法治社會其中一項重要元素。根據現行《地下鐵路條例》，香港特別行政區（“特區”）政府可基於安全考慮，向地鐵公司作書面指示或規定地鐵進行工程，確保公眾安全。如果地鐵公司違反規定，可判罰每天 1 萬元。但是，特區政府上月回覆立法會有關質詢時卻說，過去數月地鐵公司在列車服務供應及列車準時度方面，均保持在 99.5%以上水平，高於營運協議的要求，因此，目前無須運用法例中有關罰則，這實在惹人質疑政府是否過分偏袒地鐵公司，地鐵公司明明犯了錯，政府卻以僵化機制，放棄行之有效賞罰制度，實在難以服眾。

我認為政府應該考慮向兩鐵訂定記分制度，正如現行向駕駛人士採取的違例記分制度一樣，要求兩鐵就失責行為訂立明確準則，記足某一個分數，便要接受懲罰，這樣才可發揮賞罰分明制度良性效益，從而進一步提升兩鐵的服務質素。

此外，近期除了兩鐵接二連三發生意外，公共小巴亦相繼發生多宗嚴重交通意外，令社會再次高度關注公共小巴司機高速行駛引發的“午夜飛巴”，甚至有司機罔顧個人及乘客安全衝紅燈的危險行為。衝紅燈這種罔顧個人及他人安全的行為，是絕對不能容忍的，所以我支持裝設衝紅燈攝影機建議。但是，安裝的地點不應局限於衝紅燈數字偏高的交通黑點，我認為應再推進一步，在所有曾出現衝紅燈情況的交通黑點安裝，令違例者接受適當懲罰，以貫徹賞罰分明制度存在的重要性。

根據當局資料顯示，單是去年涉及紅色小巴（“紅巴”）意外事故，平均每 4 輛小巴便有一輛發生過意外，令紅巴登上各車種發生意外率的冠軍寶座，反映紅巴存在加強監管的需要。我希望政府可以詳細研究，有那些措施可以提升對紅巴監管，如在現行違例記分制度中，對違例引致交通意外的司機進行駕駛安全技術再培訓，提升他們的駕駛安全意識，又或推出一些獎勵計劃，對一些駕駛技術良好及注重交通安全的司機，提供具鼓勵性獎賞，以吸引營業車司機注重駕駛安全，保障乘客的安全。

主席女士，有不少駕駛人士向我指出，從他們親身的駕駛經驗中，發現許多公路存在不少駕駛陷阱，例如車速突然轉變，指示路牌不清，路面不平等。民建聯過去曾舉辦一項活動，邀請市民舉報交通陷阱，當中收集了相當多這方面的資料。例如，去年 6 月 18 日便發生過一宗新牌司機因誤入“駕易通”的通道，一時間慌張轉軚衝入候車區，釀成 1 死 1 傷意外，造成人命傷亡。所以政府必須正視公路駕駛陷阱問題，作出全面檢討及改善，以保障駕駛者及其他道路使用者的安全。

主席女士，我謹此陳辭。

鄺志堅議員：主席女士，今天的議題很闊，多位議員剛才也表達了意見。我只想就兩點說一說我的看法。第一點是關於地鐵維修工作外判的問題。王國興議員剛才也曾討論這點。有地鐵員工向我們反映，導致地鐵出現意外的一個很大原因，是外判了很多維修工作，以致工程質素出現問題。這是很值得政府或地鐵方面進行深入調查，看看究竟把工作外判是否真的會影響安全，以及質素方面會否有問題。此外，地鐵的監管有沒有出現問題呢？是否不足夠呢？這些情況均很值得政府深入研究和加強監察。

第二點我想提出的，是巴士司機的工作時間。李鳳英議員剛才已很詳細地討論了，而我亦同意她的看法。鄭家富議員在議案中要求將巴士司機一天內最長的工作時間，由現時的 14 小時減至 10 小時。主席女士，對於這點，

我是有保留的。本來，作為勞工界議員，我是應該支持減少員工的工作時間，但正如李鳳英議員說，我們不能將工作時間和司機的收入分開討論。據我瞭解，巴士司機目前的底薪是很低的，他們一般要靠超時工作取得津貼，才能維持生活。如果我們立法會只是簡單地把 14 小時的工時減為 10 小時，這又有否考慮到對司機收入造成的影響呢？這是會影響到他們的生計的。因此，各位同事宜作出慎重考慮。基於巴士司機的收入在現時的機制下是無法得到保障，我們對於純粹限制最高工時的建議是有保留的。當然，如果巴士公司或政府能保證巴士司機的收入是足以維持生活，對於減低工時的建議，我們當然是沒有意見了。

主席女士，我謹此陳辭。

李國英議員：主席女士，近日，公共交通工具意外頻生，地鐵差不多每天都有故障出現，而公共小巴的問題更嚴重，接二連三的交通意外造成嚴重傷亡事件，我今天的發言重點是道路安全。要避免交通意外發生，我們固然要提出各種改善道路交通安全的政策和措施，但要徹底避免交通意外頻生的情況，單靠制訂個別的政策、措施，而忽略宣傳、教育的重要性，就只是“頭痛醫頭，腳痛醫腳”的做法。

因此，更具前瞻性的做法是政府當局必須從教育入手，全面加強道路使用者包括司機、乘客、行人的道路交通安全意識，這才是“治標”、“治本”的方法。

其實，道路交通安全教育的重要性，在上月發生的一宗嚴重的交通意外中便充分反映出來。

相信大家還記得，上月在北角英皇道發生了一宗兩部紅色小巴因衝紅燈相撞，導致兩死 18 傷的嚴重交通意外。此事反映出涉案司機不負責任的駕駛態度，為了多賺一些錢而衝紅燈、開快車，罔顧乘客的生命安全，從另一個角度來看，更反映出加強道路交通安全教育、宣傳的重要性、迫切性。

平心而論，我們十分明白公共小巴行業要面對鐵路、巴士的競爭，生意難做，而公共小巴特別是紅色小巴司機又有多勞多得的行規。不過，這是否一些小巴司機為了多些生意而“鬥衝燈、鬥搶客”的藉口呢？更惡劣的是，近年經濟不景，失業人士增多，很多持有車牌 3 年的人轉職入行，他們由於缺乏駕駛商業車輛的經驗，加上安全意識薄弱，因此便使到交通意外增加。

為此，政府大可研究收緊公共小巴駕駛執照的簽發條件，要求申請者持有私家車駕駛執照的年期由 3 年提高至 5 年，以確保申請者有足夠的駕駛經驗。從任何角度來看，這項措施均對道路安全有正面的效應。

很多時候，司機確是交通事故的肇事主因。政府去年就交通安全措施委任的專家小組發現，很多交通意外是人為因素造成。更令人震驚的是，過去 10 年引致交通意外的主要成因，有 65%的事故與司機有關。這些數據均提醒我們改善司機駕駛態度的重要性。

除了職業司機的駕駛態度值得關注外，一般道路駕駛者的交通安全意識亦不容忽視，例如酒後駕駛的問題便有惡化的趨勢。過去 3 年，因酒後駕駛引致他人傷亡的交通意外數字持續上升，單以 2003 年的數字與 2001 年比較，增幅便高達八成八。針對此問題，加強執法是少不免的，但教育市民酒後駕駛的嚴重性更為重要。當我們把所有矛頭直指司機時，我們必須客觀、持平，因為促成司機開快車的歪風，有時候是因為一些乘客趕時間所致，他們對這些高速小巴的需求很大，令司機不惜冒犯法之險開快車。

故此，當局除了針對欠缺職業道德的司機外，亦須教育一眾貪方便、怕遲到的市民，不要乘搭這些罔顧市民安全利益的車輛，並且要挺身而出，向警方舉報，以遏止歪風。為了讓乘客有客觀準則評定司機有否超速，政府亦應研究強制所有公共小巴安裝車速顯示器。此舉既可以方便執法人員監察，又可以方便市民舉報超速司機。不過，在供求定律的經濟原則下，所謂有供必有求，有求便有供。如果不一併教育司機、乘客，只是針對任何一方的話，是無法解決“亡命飛 van”的問題的。

至於一般行人方面，教育市民遵守交通道路安全規則是不可少的。當然，亦要有足夠的行人輔導措施，相輔相成，例如在交通繁忙地段增加行人輔助設施，以保障行人安全。

據我所知，現時運輸署已為職業司機訂立技能提升課程，9 個不同的課程之中，有 6 個便是針對提升司機的駕駛態度和服務技巧。政府可在此基礎上，考慮投放更多資源，加強職業司機的教育工作，既可確保新入職的司機有良好的駕駛態度，亦可保證舊司機的質素。

除了教育外，如果執法亦能夠相應加強、配合，減少交通意外的成效必能事半功倍。舉例來說，警方可在一些交通黑點加派人手影快相；或全面裝置衝紅燈攝影機，以打擊超速駕駛的問題。運輸署亦可嚴格執行所有新登記小巴必須裝置安全帶的法例，看看有否漏網之魚出現。簡單來說，有關當局在執法時絕不能手軟，才能加強有關法例的阻嚇性，達到殺一儆百的作用。

總的來說，要減低交通意外發生，除了要制訂各種的政策、措施外，教育、宣傳和加強執法亦是十分重要的。

主席女士，我謹此陳辭。

周梁淑怡議員：主席，剛才劉健儀議員已代表自由黨提出為何要提出修正案，以及對整體交通安全的問題發表意見，以下我想集中討論一下鐵路的問題。

最近，市民每天上落班時，聽得最多的一句話便是，“由於列車出現故障，服務將會受阻”。可是，當你正心急地趕上班，害怕遲到被老闆“炒魷魚”時，聽到這類服務中斷的廣播，相信你也會不禁氣上心頭地問一句：“為何壞車壞得如此頻密？有沒有攪錯！”

由於香港地小人多，所以一向以來都十分着重發展集體運輸交通工具的步伐。九廣東鐵每天的乘客量平均高達 822 000 人次，西鐵每天亦有 11 萬人次乘搭；而地鐵的數字最高，平均每天接近 220 萬人次。換言之，每當地鐵或九鐵有任何大小故障，就會對一大批市民造成阻延，甚至會造成整體社會及經濟的損失。

就以兩間鐵路公司(“兩鐵”)3 條鐵路近期接二連三出現的事故為例，由今年 7 月至 10 月，在短短百多日內，總共發生了高達 84 宗的事故，各自的服務分別受阻 1 100 分鐘及 400 分鐘，對市民所造成的不便，影響層面的廣闊，相信這亦是難以接受的。因此，我同意應對兩鐵頻密出現事故表示遺憾。

不過，以下我想說一說如何提高鐵路安全和服務可靠性的問題。自由黨認為，兩鐵必須邀請鐵路專家仔細調查一連串事故的原因，因為小至機組零件，大至日常檢查維修的程序，或系統上是否出現問題等都要清楚知道，並要盡早提交詳盡的調查報告，讓公眾安心。就以 2001 年 5 月 10 日發生的英國火車慘劇為例，鳳凰衞視女主播劉海若所遭遇的意外調查報告發現，問題正由於路軌轉轍器上的 4 個螺絲帽位置不當，結果便釀成了當天的慘劇。

雖然地鐵有限公司已聘請了獨立專家小組就事故作出調查，但九廣鐵路公司(“九鐵公司”)卻遲遲仍未作出類似的調查，只靠本身的系統來處理問題。以啟用快將 1 年的西鐵為例，事故仍頻頻出現，這是不可以接受的。我們認為九鐵公司亦有必要聘請獨立顧問，就其系統的安全和服務的可靠性進行仔細的調查，以便作出合適的改善。

自由黨認為，為了更有效督促兩鐵，當局可考慮親自派出有關人員實地監督兩鐵的維修和保養服務，落實改善建議，以免兩鐵不斷再有事故發生。

為了將意外減至最少，自由黨認為兩鐵可以就目前的外判維修檢查做法進行檢討，但卻不能抹煞外判的功能。因為，外判的公司同樣具備專業維修鐵路的經驗，但維修鐵路的效率則可以得到提高。我們希望兩鐵能夠檢討並制訂一套更完善的管理制度，加強目前對外判服務質素的監管，以提升安全及服務水平。

主席，有意見認為，要提高鐵路安全便要用重典，例如用記分制來懲罰服務欠佳的鐵路公司。可是，我們認為這種做法沒有太大的意義，因為究竟要怎樣記分，應記至哪一點才處罰，處罰了是否便等於解決問題了呢？從這個角度來看，我們對這項建議有保留。何況，目前已有針對兩鐵服務水平的相關法例，根據《地下鐵路條例》及《九廣鐵路公司條例》，如果鐵路公司沒有依法糾正錯誤或服務表現未能達標，政府可以指令鐵路公司執行糾正措施；如果政府仍未滿意，事件又屬於持續性違反，就可以判罰款每天不超過 1 萬元。

換言之，如果當局要罰，不用記分也可以罰，只是政府一向將監管鐵路公司的尚方寶劍，備而不用。環境運輸及工務局局長廖秀冬在近期每次鐵路事故之後即使均“出口術”，咬牙切齒地要求兩鐵提交報告，又說不能忍受頻密事故，可是，每次話音未落，轉過頭來鐵路又再次出現問題，或是出現另一種問題，可見局長確實予人“紙老虎”的感覺。

因此，問題的核心應在於執行監管方面，自由黨認為當局必須下定決心，責成兩鐵來一次真真正正的大檢討和整頓，並與有關專家及兩鐵決策層盡快作出全面的檢討，這樣才能令兩鐵服務有實質的改善，市民才能享受到安全可靠的鐵路服務。

主席，我謹此陳辭，支持劉健儀議員的修正案。

DR RAYMOND HO: Madam President, recently, there have been quite a number of disruptions to our railway services, although both the MTR Corporation Limited (MTRCL) and the Kowloon-Canton Railway Corporation (KCRC) have long earned the confidence of the travelling public. It has therefore aroused our attention to the quality of railway services which cater for

some 32% of the daily patronage of 11 million passenger-trips. Unfortunately, road traffic accidents are also frequently recorded. In view of these, nobody would dispute that it is high time for us to do something about the safety of our road and railway traffic.

Road traffic accidents may be attributed to various reasons. To address the problem, three parties — the transport service providers, the citizens and the Government — must co-operate in a good partnership spirit with one another.

Generally speaking, railways, taxis, franchised buses and public light buses are the main transport modes used by the public. Transport companies have the duty to provide services which are both safe and reliable. For example, the MTRCL and the KCRC need to maintain and regulate their trains on a constant basis. They need to check the train carriages, train engines and the signalling systems regularly. As for the franchised bus companies and the public light bus companies, they need to make sure that their vehicles are well maintained and that drivers with a clean driving record are hired. If they hired a driver like the one who led to the serious traffic accident which took place in Taiwan about a month ago, it would be totally unacceptable.

Traffic accidents can be caused by either party of the road users — drivers and pedestrians. Therefore, to enhance the safety of road traffic, not only do we need to address to drivers, but also we must look at pedestrian behaviour. As a matter of fact, there are too many jay-walkers who have the bad habit of ignoring traffic lights when they cross the road. Too many drivers often jump the lights, even at major road junctions. Perhaps, a countdown display at the traffic lights, a move which has been adopted on the Mainland for some time, would be of help to the situation.

To deal with the problem of traffic accidents, the Government has an important role to play. It needs to legislate relevant laws and make sure that they are observed by the relevant parties. At the same time, road design and traffic management schemes must be adequate, appropriate and well tested. Our roads are narrow and are always busy, without clear peaks during the day. The bustling roads are often crowded. We are facing situations which are not often encountered in other major cities.

To enhance the safety of road traffic, it is imperative that transport companies, citizens and the Government must work in concert with one another. Road safety is not only important to the well-being of people, but also to the well-being of Hong Kong as a whole. If serious traffic accidents were too often recorded, the reputation of Hong Kong would be tarnished. Under these circumstances, it is the responsibility of our Government to take the lead to establish a good road traffic safety record, and to enhance the safety and reliability of the services provided by the transport companies. I hope that with the efforts of the Government and the co-operation of the transport companies and the citizens, before long, we will have a traffic safety record which we can be proud of.

Madam President, I so submit. Thank you.

李卓人議員：主席，兩間鐵路公司（“兩鐵”）不知是否有意助鄭家富議員一把，擔心他今天這項議案辯論的注意力不足夠，所以又出現事故。其實，每天有事故，或經常有事故，或以現在出現事故的頻密程度來看，兩鐵的服務真的已令香港市民感到非常不滿。我很不想出現的一個情況，便是有一天我要拿着飯碗到兩鐵門外，抗議他們砸了很多“打工仔女”的飯碗。我們剛到過渣打銀行，我不希望要兩鐵負起飯碗問題的責任，但我覺得現在的情況是絕對不能接受的。

周梁淑怡議員剛才說局長是“紙老虎”，我不知道局長稍後會否說一說有否這種感覺。事實上，每次發生事故，局長又真的只是要他們提交報告。我想局長看報告也看得眼花了。這麼多份報告，疊起來有多少吋我也不知道，這樣下去是不行的。我覺得局長應徹底些，直接委任一個獨立調查小組，跟兩鐵一起徹頭徹尾檢查整個系統和管理，然後局長自己提交一份報告，而不是要他們交出報告。我想，只有這樣才能挽回公眾信心。其實，此舉對兩鐵也是好的，因為如果得出了結論，便有希望恢復公眾對兩鐵的信心了。

有議員剛才亦提到很多有關把維修工作外判的問題。地鐵有限公司（“地鐵公司”）在觀念上有一個很大的錯誤。一般而言，公司是會把非核心業務外判，核心業務則一定是由自己做。如果地鐵公司把維修工作外判，是否表示它覺得維修工作本身是非核心業務呢？我想提醒兩鐵，它們的核心業務便是運輸加上安全。如果把這些工作外判，我覺得是絕對不可以接受的。雖然周梁淑怡議員剛才說那些也是專家，但在外判了後，監管一定會困

難；相反，如果由自己直接做，監管一定會好些，這是肯定的。地鐵公司已把維修工作外判，但我希望兩鐵可考慮停止外判所有維修工作。我們更希望它們不要把安全視為非核心業務。

其實，我曾向局長說，地鐵公司現正研究無人駕駛技術。我想問在座各位議員，你們是否接受香港採用無人駕駛列車呢？我記得那次地鐵車廂發生火警時，每個人也說那位車長能冷靜地處理事情，而地鐵公司更與那位車長一起召開記者招待會，把那位車長“擺了上檯”，怎料原來它現正研究無人駕駛的技術。其實，現在老鼠線也是無人駕駛的 — 老鼠線即是指行走米奇老鼠迪士尼主題公園的那條路線。不過，那條路線是較短的，而且相信亦沒有那麼多人。其實，我也反對那條路線採用無人駕駛列車。地鐵公司現在研究無人駕駛的技術，根本是浪費金錢。如果地鐵公司經研究後認為是可行，它有沒有膽量對社會說是可行？在座各位議員又是否接受無人駕駛列車？我相信沒有人會接受的。從安全角度來看，我完全想不通列車怎可能是無人駕駛的。所以，我希望地鐵公司不要想入非非了，還是認真做回自己的核心業務，即運輸加安全，不要予以忽略便好了。

剛才特別提到的另一件事，是關於巴士司機的問題。從勞工角度看，建議把巴士司機的工作時間由 14 小時減至 10 小時，以及把駕駛時間減至 8 小時，當然一定會獲得支持。可是，悲哀的是，有很多車長跟我說，一旦削減工時，他們便不可用加班津貼補足生活負擔。這實在也是真的，因為現在有些新車長只有六千多元底薪。整個巴士行業有很多巧立名目的獎金，例如安全獎、服務獎，把這些併湊起來，他們才真的可以養家。如果不讓他們多賺些錢，他們是完全養不到家的。我們當然很不希望司機要“搏”，所以我跟工會說，我們要有集體談判權，來處理好工資的問題。如果成功，工人便不用那麼悲哀，用時間補足工資了。所以，我覺得這是大家要一起努力的方向，即一方面減少工時，另一方面亦保障司機的收入，這樣才可達致所有人也贏的一個方案 — 就是，可以贏到安全，司機不會疲勞過度，他們的收入又不會受到影響。

我剛才又聽到另一個關於司機道路安全的問題，那便是李國英議員所說的“亡命飛 Van”。他剛才說希望那些市民可以改變習慣，不要趕時間。這也很難怪他們，因為他們也不知道哪一輛是“亡命飛 Van”。那麼，問題在哪裏呢？又是關乎收入。

最後，我要說一說有關對衝紅燈所處的懲罰。我覺得一定要安裝倒數器，屆時，整個業界的司機也會無話可說，他們會服氣了。多謝主席。

蔡素玉議員：主席，今天這個題目很廣泛，是討論整體交通問題。我想就道路交通安全說一些意見，尤其因為最近在北角發生了兩輛小巴追逐、衝燈，導致 2 死 18 傷的意外，以及還有很多醉酒駕駛的事件等，均教大家很關注。

事實上，小巴飛車已是大家常見的情況，而我在地區也接到很多有關飛車和衝燈的投訴。業界認為現在賺錢困難，競爭激烈。我承認這的確是事實，但也不應成為衝燈或飛車的理由。所以，政府應多做工夫，以便有效杜絕不安全駕駛的情況。我們聽到了很多不同建議，而有數個意見是可以認真考慮的，例如強迫公共車輛安裝減速器，以及安裝速度紀錄儀。在德國，司機每個月也要把車輛的紀錄交給運輸部門，以找出他們曾否超速駕駛。至於怎樣在增加罰則之餘，不會令業界“手停口停”，則便要小心考慮。如果增加了記分後會令司機被停牌 1 年，使他們在那 1 年內沒有了工作，這對他們的打擊的確很大。不過，我覺得可透過教育幫助他們，甚或懲罰他們上課 1 星期。我相信如果要他們停止工作 1 星期，對他們也會起很大阻嚇作用的。

業界有兩項建議，我覺得政府是應認真考慮的，因為那些建議應是有效的。其中一項建議是把紅綠燈安裝在路面較高的位置。現在的紅綠燈是安裝在路邊的，司機很多時候也看不清楚，尤其是當他們在遠的地方。我試過有一次被記分，但卻是很無辜的，因為那次我的車子跟在一輛很高的大貨車後面，我看見大貨車的司機越過紅綠燈位，於是我也跟隨，豈料他原來是在衝黃燈，所以當我跟着過時當然便已轉為紅燈了。結果，我的車子被影了相，而我亦被記了分。我覺得政府應在較高位置安裝紅綠燈，好讓駕駛者在遠處也能看見。

另一項建議便是用倒數器顯示綠燈，例如顯示出只剩下 15 秒、4 秒、3 秒等，那麼，司機在很遠的地方也能看到。如果司機看到只剩下 3 秒，當然會把車子拖慢，但如果是還有 10 秒，他知道前面的司機亦不會剎車，於是便可以很順暢地駛過去。這些完全是政府可以做的。我曾聽說是因為費用高而不做，但我則不覺得，因為國內的主要城市其實也是採用這種紅綠燈的。我看見局長在搖頭，但事實的確如此。我不覺得那種技術的費用會是很昂貴，因為我們很多行人過路燈事實上已安裝了倒數器。

此外，我也希望藉此機會說一說填海的問題，即有關建造海濱長廊。我們一直希望可以盡快在港島興建一條由柴灣通往堅尼地城的海濱長廊。主席，你或許會問這跟交通有甚麼關係呢？我一直也希望能在建造這條長廊的同時，興建一條單車徑，因為我的夢想是可以由北角踏單車到中環，停放了單車後走來這裏開會，回程又是這樣。這是一個很環保的方式。我相信一旦有了這條海濱長廊，如果是短途，又得到多方面鼓勵，很多人是會走路上班的.....

主席：蔡議員，這跟本項議題有何關係？

蔡素玉議員：.....所以，我藉此機會促請政府採取多方面的方式改善我們的交通系統，提高交通安全。主席，我謹此陳辭。

鄭經翰議員：主席，現在出席會議的議員不足法定人數。

主席：鄭經翰議員提醒我，現在出席會議的議員不足法定人數，所以請秘書響鐘傳召議員返回會議廳出席會議。

（在傳召鐘響後，多位議員返回會議廳）

主席：現在剛好有足夠法定人數出席會議。梁國雄議員。

梁國雄議員：說到道路交通安全問題，我認識很多職業司機，他們多次向我訴苦，我覺得我有必要在這裏反映他們的心聲。

第一，由於經濟衰退，致令他們要長時間工作。人不是機器，即使是機器，有時候也會有疲勞 — 有金屬疲勞或機件勞損等。當天我在報章上撰寫專欄時，我憶起一件事，在董先生連任行政長官後，便搞了一個腦震盪方式的集思會，當出席者在一間酒店裏進行思考時，有一件事件發生了，便是有一位駕駛垃圾車的司機因為過度疲勞而將垃圾車撞向山坡。我當時在專欄上是這樣寫着，政府的政策間接令這位要養妻活兒而不能不一人做份半至兩份工作的司機累己累人，可謂“政府不殺伯仁，伯仁因政府而死”。

過去兩年來，這個情況其實沒有改善過，職業司機日以繼夜地疲勞工作，令他們根本不能夠有平靜的心情來控制他們的車，更沒有足夠的精神體力來控制他們的車。硬件方面是可以做點工夫的，例如改善路牌，不要讓駕駛者臨近選擇 highway 時才看見路牌，否則會變成一個引致職業司機被罰款的陷阱。我們亦曾就這方面一一投訴過 — 被罰款並不是問題，錢是可以賺回來的，但生命失去了便沒有了。

所以，如果香港沒有設定最低工資或最高工時來保障工人，單是舉出職業司機的這個例子，便可見現時的制度是殺人而不見血的。我深深替那些為了糊口、為了兩餐“淡飯”，而不得不誤己誤人，累己累人的職業司機感覺到悲哀。我更替為着維持大財團的利潤而反對保障工人（包括司機的健康安全在內），也不惜令路人亦蒙受其害的金權政治，而感到悲哀。

第二，便是這個引致司機超速的問題。很多職業司機對我說經常想多駕駛兩轉，原因為何呢？因為油價高企，香港的油價是全世界數一數二的，壓之不低，越壓越高，由於的士已被大財團、大車行壟斷，所以的士的車租不停地向上漲，最近半年已增加了 30 元，加上油價上升、石油氣也加價，對於租車作業的的士司機來說，他們巴不得多接載一兩個乘客，或是當接載了乘客又想快點載完這程車，然後再接載下一個乘客。紅色小巴的情況亦是相同。在這個大財團、大車行壟斷了車輛的情況下，令那些失業沒法找到工作而惟有以當司機來糊口的人不得不多駕駛一兩轉。對此我也有親身的經歷，有一次，我買了兩盒紅豆沙給我的朋友吃，乘小巴由灣仔駛至蒲飛路時，那兩盒紅豆沙已經沒有了，因為車速很快，已將它們傾瀉了。我於是對該司機說，你只是希望多做一兩轉而已，無須這樣吧。但是，他回答說，“長毛，你不知道了，我們現在很辛苦，請你替我們向政府反映一下。”我希望他今天不會看到我現在的發言 — 因為如果他看到的話，便代表他沒有工作了。我希望他的子女會告訴他，我已替他說了這番話，他也是不想飆車的。

至於兩鐵的安全問題其實是很簡單。第一，自從 1985 年地鐵大罷工失敗後，整個工會的執委會被裁掉，勞方的代表在類似九鐵、地鐵的機構裏代表市民監察資方的情況已不復存在。它已變成了沒有集體談判權和沒有工會權利的濫商。現在，地鐵和九鐵逐漸私有化，變成了由公帑養肥的一隻怪獸，好像一隻利維坦般，不停地吞食香港人的財富，為了利潤而罔顧安全，大量的外判、大量地削減員工，這些都是造成事故的原因。如果各位同事是贊成兩鐵私有化的，我便請你們不要再埋怨.....*（計時器響起）*，因為這是私有化、資本主義的必然結果。謝謝大家。

李永達議員：主席，關於梁國雄議員所說的最後一句話，我會進行一些研究，我不敢肯定或否定，即公營鐵路是否一定較私營鐵路安全呢？我不敢反駁，稍後再跟他辯論好了。不是所有辯論均可以作一個 deduction，便是私有化一定是差，而公營則一定是好的，雖然我很尊敬梁國雄議員。

在我就鄭家富議員的議案發言前，我曾在交通事務委員會上次會議上提出了一項議案，對地鐵有限公司（“地鐵公司”）和政府官員表示遺憾。那

次我的發言內容雖然較為溫和，但發言時卻頗為動氣，我批評了對面一位名為羅智光先生的官員，我記得他是因為他的名字跟我們一位黨員差不多。我覺得他過於 complacent，太容易寬恕地鐵公司所犯的錯誤。我這樣說，不是表示地鐵公司所犯的錯誤引致有人命傷亡，不是。但是，主席，你也許記得地鐵曾發生一些個別事故，在電視上播出，例如冒煙事件，電線短路，以致有乘客因此而在月台上戴上氧氣筒等。

任何一個公營機構或一個負責任的機構，對這些事也應該極為緊張。所以，當天我不大開心，因為我覺得這位官員過分容忍這錯誤。不管該公司是有意或無意犯這些錯誤，乘客安全也是至為重要的。我也不大同意地鐵公司所說，由於它是全世界最好、安全比率最高的公司，所以問題並不大。

這個問題應分兩個角度看，第一，從數字上看，我不能否認地鐵公司本身並非一間經營欠佳的公司，其紀錄也不是很差。但是，社會對這個問題的要求越來越高，我們便要找出更好的方法，令公司本身可作出更大的改善。關於這一點，它跟政府其實分別不大，例如政府現時是否較 10 年前開放呢？其實是的。我們的政府是否較 10 年前更聽取民意呢？絕大多數是，除了董先生之外。社會是進步的，人民對你要求增加的時候，能夠做的，便應努力做好。如果做得不好，對不起，廚房太熱，你應離開這兒，你不應擔任這個職位了。

所以，鄭家富議員提議的扣分制或其他方式，我認為也是要做的。據我們所見，以往如果有這些錯誤，我們的局長很快便會作出回應。對不起，廖局長，我對你也是不大滿意，因為你現在所說的話沒甚麼意思。你再這樣說下去，人們也只會覺得是耳邊風，只是 lip service。雖然你每次均表示很關心，但每次也不接受；雖然每次也很難容忍，但在你說了 10 次後，人們便覺得這是廢話 — 如果你仍不採取任何行動來超越你所說的話。

即使是劉江華議員，他也開始不能容忍了，他要求你寫警告信，我認為這已是一件大事。因為他也是執政聯盟的一部分，同時也是交通事務委員會的主席，如果連他也不能容忍，而廖局長卻可以容忍，如此下去，政府便會墮落。這表示局長聽不到民意，聽不到立法會大多數同事的意見。如果民建聯的立場不變，我相信泛民主派可能支持民建聯，最少在日後再發生意外時向它發出警告信。我不知道你們是否支持，但我希望你們支持，作出一些表示。有些人指罰款會招致公司損失，以致營運困難。那麼，我們便不要懲罰公司好了，便懲罰周先生、CEO、營運鐵路的人員吧，他們也須負責的，是嗎？

另一點我想談的，是近來的交通安全問題。蔡素玉議員已離開了，我建議廖局長取消她的車牌，因為她說駕車很麻煩。我駕車時卻很傻，嚴格遵守運輸署的指示來駕駛，按照兩秒時間的規定，黃燈停車。所以，我這 5 年內也沒被記過分。除了首兩三年駕車曾被記分外，過去 5 年也沒被記過分，1 分也沒有，因為我緊遵運輸署的指示。可是，我覺得自己的做法很傻，一兩秒間便會有車輛插隊，再多等了一會兒，又會來另一輛，但我還是容忍。我最不想看見的交通意外是，傷亡的人不是駕車人士，而是行人，或受害者是一些在行人通道行走，或一些安全駕駛、卻遭交通意外影響的人。我看見這些情況會很傷心，因為他們是無辜的。

很多同事也知道香港的職業司機很辛勞，這點我很同情，但我懇求他們，無論如何辛苦，人命仍是最重要的。他們為了家庭生計而工作 12 小時，我覺得是很辛勞的。對於很多工會提出應設立最高工時，我和民主黨也表示贊成，但這不能成為他們在駕駛時不小心的一個理由。因此，我認為適當增加懲罰是應該的。

在這一點上，我支持局長就有關建議作出研究。我們的看法是，如果他們不能在這階段做好這工作，社會將要為這事承擔更大的後果。可是，我也同意在推行措施時，應盡量徵詢職業司機和工會的意見。多謝主席。

梁耀忠議員：主席，鄭家富議員今天提出的議案，我相信是我擔任議員以來，第一次看到議案內容是如此豐富和篇幅如此長的。我從沒有看過一項議案的內容有如一篇文章般，而且還得到主席批准的。

這個情況令我反省一個問題，便是議員其實有很多意見，而且意見是很細緻的，即使是很細微的地方，也會考慮到。我們為甚麼會這樣做呢？我揣測鄭家富議員的用意，便是他覺得這問題其實很不簡單，因此，他花了很多精神和心血，從不同範疇思考，希望能改善目前的問題。於是，他花了很多時間草擬這項議案。

我們希望局長也會如鄭家富議員般，多花一點心思和時間來處理這個問題。就着這個問題，不要只簡單地說兩句，罵一兩句或只要求提交報告便算了事。這樣便會對不起鄭家富議員，也對不起香港市民或曾經在交通意外中受傷的人。

事實上，就今天討論的議題，我們一方面提到鐵路，另一方面也提到道路的問題。我們很多時候會把這兩個問題分開討論，可是，這兩個問題在分

開之餘，其實亦要結合來看的。原因是甚麼呢？因為追源溯始，這兩個問題其實有同一個源頭，也是一致的，就是大機構在盲目追求利潤的大前提下，造成了現時的後果。剛才我聽到很多同事的發言，均表示由於機構不斷尋求大筆利潤而罔顧後果，造成了現時的情況。解鈴還須繫鈴人，今天討論的議題，便要從這方面入手。

在 2000 年 2 月 23 日，我記得立法會曾通過《地下鐵路條例》，當時的運輸局局長吳榮奎先生在發言時指出，推行私有化的三大原則之一，便是建立一個嚴謹而具透明度的乘客服務基準，以確保市民能夠繼續享有優質的鐵路服務。他並強調，政府有決心支持地鐵公司繼續為本港提供高質素的鐵路服務，他同時指出，地鐵公司注入私有股本後，有助加強公司管理層的問責和監察。地鐵公司會緊貼市場的規律及按照商業原則運作，對提升服務質素，有很大的幫助。這些話說來真的很動聽，可是，這些說話正好諷刺了今天我們得到的結果，便是差不多每月平均有 18 次的事故發生。主席，這是否一個大諷刺呢？

地鐵公司上市後，不單止沒有提升服務質素，事故反而越來越多。我覺得問題的根源，是地鐵公司只按照商業原則運作，沒有考慮應負有的社會責任，加上政府監察不力，因而產生了這後果。對於發生多宗事故，大家今天看到的只是服務受延誤，沒有造成大傷亡，可是，雖然今天沒有造成傷亡，但如果情況沒有改善的話，能否確保未來也會安然無恙，沒有人會受傷或死亡呢？

在本月 9 日，地鐵觀塘線發現了一條長 3 厘米闊 1 毫米的裂縫，我覺得這真的是一個警號。有專家指出，如果裂縫出現在彎位位置，可能會發生出軌意外。如果發生出軌意外，大家可以想想，真的不會有傷亡的情況嗎？主席。專家同時亦指出，這裂縫並非由金屬疲勞所造成，可能有其他因素，包括金屬混入雜質。如果情況是這樣，問題便更複雜了。主席，為何會有雜質呢？為何沒有察覺有這現象出現呢？為何會出現成分不理想的情況呢？吳榮奎先生說上市後應該作出很完善的監察，但為何結果卻剛好相反呢？這是我們最擔心的。

主席，另一位學者更指出，以往有 10 條路線，現在有 20 條路線，但用於維修的資源卻沒有按比例增加，自然會出現顧此失彼的現象。可是，政府在這方面不但沒有加強監察，只是保持過往一貫的做法，如何能確保交通工具在現時的情況下能夠有一個好的服務質素呢？這些情況實在令我們很擔心。

除此以外，公共交通工具亦要面對“鬥平鬥賤”的惡性競爭，令很多機構在競爭上不斷想方設法。主席，由於時間不夠，我想先談談一個問題。我的工會有一位會員，他本來是駕駛客貨車的，後來因為經濟不景，轉為駕駛保母車。可是，他做了一星期便辭職了，原因是因為老闆迫他衝紅燈。可是，為何老闆要迫他衝紅燈呢？他接載的是小朋友，這樣做是很危險的。究其原因，是因為投標的問題。由於老闆要以低價投標，但仍要保持服務質素，車輛數目既然減少了，所以便要多走一轉。由於如此照做會很危險，所以這位工會會員便不想再做這份工作而辭職了。因此可見，很多時候，競爭並不是一件理想的事。*（計時器響起）*

主席：梁議員，你的發言時限到了。

梁耀忠議員：主席，我謹此陳辭。

鄭經翰議員：主席，鄭家富議員這項議案的而且確是非常詳盡，也是少見的，但最難得的是，劉江華議員畫龍點睛，補充了鄭家富議員議案的詳盡卻不足之處。因此，我支持鄭家富議員的原議案，也支持劉江華議員的修正案。

不過，我要指出的是，劉健儀議員的修正案拿走了鄭家富議員原議案的靈魂，這便是我們為何要爭取 2007 及 08 年普選的原因。由於這些由功能界別選舉產生的議員，往往把業界的利益放在公眾利益之上，甚至是涉及人命安全的事宜。在這項議案中，她把鄭家富議員提出有關涉及道路安全、人命傷亡和意外等內容完全刪除，並把鄭家富議員辛苦搜集的所有資料，有關改善道路安全的數點建議完全刪除。這是令我感到遺憾的地方。

不過，不要緊，最重要的一點是，我相信交通安全是我們非常關注的。鄭家富議員現在建議“治亂世，用重刑”，加強對衝紅燈司機的罰則，這點我卻不同意。在執法部門沒有完全完善地進行執法前，便把責任歸咎於駕駛者，我是不同意的。劉健儀議員也有提到這點，對此我卻是支持她的。可是，我希望執法部門改善其執法水平，以杜絕這些衝紅燈的事故。在改善執法水平後，如果仍然有人再犯，便當然應加重罰則，這是不用說的。

另一個也是關於雞與雞蛋的問題，鄭家富議員的議案提到巴士司機的工作時間。大家也知道飛機師每月規定的飛行時間不能多於 80 小時，如果超過每天既定的飛行時間，便須有兩位機師換更。乘搭飛機的人是乘客，乘搭

巴士、小巴的人也是乘客，他們的生命是同樣有價值的。但是，很可惜，造成矛盾的地方便是巴士司機向當局反映，也向我們或工會反映，如果要削減他們的工作時間，便會影響其生計。換言之，這顯示出巴士司機收取可耻的待遇，他們以時間換取微薄的收入來養家，這也反映了為何我們要爭取集體談判的原因。

回到交通安全的問題，有關地鐵的問題，我不同意鄭家富議員議案的部分，便是記分。我不知道如何能對一個機構記分，即使記滿了分又如何呢？是否把它停牌？要它停止運作 1 個月呢？如果是這樣便不同，但他卻說罰款，罰誰的款呢？如果是地鐵公司罰款，應罰多少呢？是否 100 萬元或 200 萬元？這對它們來說，根本是無傷大雅的，與老闆或管理階層有何關係？我覺得我們要追究的是責任，最重要的是問責。

我對政府也感到非常失望，它怎能容許地鐵公司自己調查自己呢？當然，地鐵公司所委任的公司是世界上的權威，那麼可否由政府委任呢？為何不由政府委任，讓它在調查後向政府提交報告，而是由地鐵公司委任呢？這最少令人覺得是沒有公信力，因為是自己調查自己。

我也聽過有官員說，政府部門內部沒有這類專才，怎樣也及不上外人，亦及不上地鐵公司那些世界級的工程師。還好，我們的環境運輸及工務局局長廖秀冬不是保安局局長，否則，“賊公計，狀元才”，以後我們只有請賊回來捉賊了。其實，環境運輸及工務局有必要成立專責小組或甚至可邀請國際專家，協助調查地鐵的事故。對鄭家富議員建議向地鐵記分或罰款的做法，我覺得是譁眾取寵，不能奏效的。況且，這等於把司機衝紅燈的罰則提高至記 5 分，司機在衝紅燈時其實已是拼了命，再記他們 5 分，只會令他們衝得更快。

就鄭家富議員議案所提出的建議，我認為應要加強例如設置限速器或速度顯示，甚至交通燈的倒數等。至於蔡素玉議員表示，如果她在大貨車後駕駛便不能看到交通燈，那我也非常同意她不應駕駛，她應踏單車，我想這對道路安全會大大提高。

最後，我覺得最重要的一點，便是市民對地鐵服務的看法。地鐵作為一間世界級的集體運輸系統，過去多年來，其實也令香港人自豪的。我們也希望能保護地鐵的形象，希望運輸當局能監察地鐵，督促它不能在有關維修及安全問題上出現任何錯處。至於道路安全方面，加重刑罰是絕對沒有用的。說到司機的工作時間，我覺得一定要受到保障，而如果要保障他們的工作時間，便要提高他們的收入，這兩點是不能分割的。

最後，在沒有選擇下，我還是支持鄭家富議員的議案及劉江華議員的修正案。

謹此陳辭。謝謝主席。

郭家麒議員：主席女士，首先，我歡迎數位同事提出這個路道安全的問題。鄭家富議員的議案很長，剛才也有很多同事說過，他可能是開了先河，然而，這樣也正正看到香港的交通工具，包括由系統最嚴密的或科技最高的鐵路至最簡單的巴士、小巴，原來是問題頻生的。

我認為，如果要一如鄭家富議員般在議案內寫下眾多意見或提出很多匪夷所思的建議，包括記分、罰款等，其實也看得出我們以至政府均沒甚能力監管這兩條鐵路。

由 7 月至 10 月，兩鐵總共發生了 41 次大小事故，涉及 8 分鐘以上延誤的有 33 宗，包括東鐵 11 宗、西鐵 18 宗、輕鐵 14 宗。雖然地鐵自稱是全世界最快捷和最安全的系統，但近數年以至最近的表現，確令很多市民感到相當擔心的。如果有人說地鐵內冒煙、電力發生故障、甚至 25 年來第一次路軌爆裂也是可以接受的，那麼我便不能不擔心了。再說，當局長發覺有問題時，居然只說了一些例如遺憾、不滿等字眼，而沒實際的方法令鐵路公司做很更好，便令我更為擔心了。

有很多同事說，兩鐵的水準也算不太差，有些更將其與英國倫敦的鐵路相比。我不知道為何要將它們與英國倫敦的相比，如果大家看到英國的鐵路系統，可會把你們嚇一跳，著名的主播劉海若女士便是在這個混亂的鐵路系統內遇上交通意外。我不知道原本令我們引以為傲的香港鐵路系統，居然會淪為可跟我們不能接受的英國鐵路系統相比。

其實，對這些集體運輸系統所能接受的安全空間是很小，即是說，我們應以“零”容忍的態度來接受。我覺得就現時發生大小事故的服務水平而言，政府其實應表示嚴厲關注，當然，我也明白並同情局長能使出的板斧可能真的不多，所以惟有發出警告信或在鏡頭前說數句遺憾等，以取得市民同情，或希望各位同事也對她表示同情，但這是無補於事的，也無助於令香港現時的兩條鐵路就一些嚴重問題作出改善。

除鐵路以外，今天也說到一些在我們身旁發生的問題，而我們是沒法解決的，例如小巴問題。在立法會議事廳外出不遠處、接近滙豐銀行的街道，

可見到一些紅色小巴不斷衝紅燈，我自己多次駕車到滙豐銀行前也看到這情形。如果局長未見過這情形，請她站在滙豐銀行門前，便會看到所有紅色小巴一定衝紅燈，由上午 9 時多開始一直衝至下午 2 時，每天如是，局長可以去看一看。

剛才有很多同事說，不要再打擊小巴司機了，他們的境況也很慘，但我覺得他們的行為是故意的，所以我覺得不應該也沒可能容忍他們這樣做。我覺得運輸署或環境運輸及工務局應採取一些新措施，包括提高衝紅燈或危險駕駛的罰則，包括增加罰款及增加記分，我認為應該也同意這樣做，因為現時所有在道路上駕駛者所影響的不是他自己，而是他車上的乘客和路上所有其他行人，所以，就此點而言，我亦認為只可以接受“零”容忍的水平。

我身為醫生，我想分配多一點時間說回鄭家富議員所建議，要修訂運輸署現時的“巴士車長編更指引”或減低巴士車長的駕駛時間。我在兩個月前，參加了一個工會的研討會，他們也搜集了很多數據給我看。現時，大部分巴士公司員工的工作時間長達我們認為不可接受的程度，我認為他們工作不止 14 小時的也不少，而有些只是坐着等候出更的時間已不計算在內。很多時候，這些員工由上班至下班時間往往超過 14 小時。然而，他們所控制的人命，包括車上的人命和道路上的人命，我不知道要用多少錢才能計算出來。我覺得作為監管的政策局，環境運輸及工務局對於每年均賺數以億元計的巴士公司是有理由對它們施加一些能令我們信服的管制，使其員工和受其直接影響的所有乘客和道路上的所有人均能得到多一點保障。

我同意鄭家富議員的議案及劉江華議員的修正案中所提出的建議，包括一定要把一天內最長的工作時間由 14 小時減至 10 小時，一天內的駕駛時間不應超越 8 小時。巴士車長應有正常的生理時鐘，我自己是做醫生的，我也不知道診治過多少名職業司機，特別是巴士司機，他們在我面前大吐苦水，訴苦時甚至會說到一些大家也想不起的問題，簡單的可能是腸胃毛病或精神困擾、睡不着，較嚴重的可能是痔瘡，所以可見是有很多問題出現。我覺得要由環境運輸及工務局採取行動，巴士公司才會改善的，否則，巴士公司沒理由作出改變，也不見得它們會有任何動機作出改變。

發言時間不甚足夠，但簡單來說，我覺得在鄭家富議員和劉江華議員這兩位同事所提出的議案和修正案中，有很多情況是應予同意的，我惟有希望今天的議案無論是否獲得通過，環境運輸及工務局也會詳細考慮所有意見並作出回應。多謝主席女士。

主席：郭議員，你的發言時限到了。

主席：是否有其他議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：鄭家富議員，你現在可就兩項修正案發言。發言時限是 5 分鐘。

鄭家富議員：主席女士，很多同事表示我今次這項議案的內容，似乎是立法局或立法會成立以來最長的一次，以及主席女士竟然容許我提出這項議案。不過，我在草擬這議案內容時，沒有想過主席女士會不批准的，因為《議事規則》沒有規定議案內容的長短。

在交通安全和鐵路安全方面，最近確實經常發生事故，令我們大感不安。既然有很多問題，所以我便有許多不同意見。其實，我歸納了十大意見，不幸地，劉健儀議員在她的修正案中，把我的靈魂與肉體一併地刪去，而她加入的內容，令我感到十分失望。她在修正案中建議提高服務的安全水平和可靠性等，更加入要與她代表的運輸業界共同努力和合作，接着是宣傳教育、強化道路使用者安全意識，減少意外發生等字句。在看完她的修正案後，我覺得是改了等於沒有改，不如她直接道出她認為業界在哪些問題上反對我的建議，干脆地提出他們的建議好了。

主席女士，為何我會這樣說呢？在 2002 年 2 月 22 日的一次交通事務委員會會議上，我很痛心。那次是討論有關學童巴士安全水平的問題，事務委員會當時的主席是劉健儀議員，而她和朱幼麟議員的發言令我震驚、詫異和感到十分不滿。有關要求保母車要加設安全帶的問題，今天我仔細地聆聽劉健儀議員的發言，她隻字沒有提及她當天的建議。因為我很明白，列席事務委員會的記者不多，公眾也不大留意，發言亦並非列入立法會會議紀錄。但是，我今天希望知道代表自由黨的劉健儀議員，會否仍堅持保母車不應加設安全帶。她所持的理由是，這會對營辦商構成不良影響，造成營運成本上漲，她覺得這是加重了營運的財政負擔。這正正令我們覺得生命無價，不應該用任何財政負擔作出妥協。不過，我今天聽不到劉健儀議員引用這個理由，而只是提到“仔細研究技術水平”，說得多麼動聽。

關於向地鐵採用記分制的建議，很多同事，包括劉健儀議員均表示，這是重典，質疑有否此需要。劉健儀議員作為業界代表，過去多年來擔任交通事務委員會主席，她沒有理由不知道現行的《地下鐵路條例》中已訂有罰則，而我提出的這個記分制度，就是希望為施行這個罰則前，提供一個客觀標

準，使局長不致於無所適從，不知道在要求提交報告、作出調查，繼而按劉江華議員的要求發出警告信後，還不知要做些甚麼。地鐵事故仍繼續出現，因此記分制並不是重典，記分制只是一個客觀標準。地鐵在按記分制被記分後未必一定會被罰款，可能只是要求更換某些系統，或正如剛才李永達議員所建議，那些高薪厚祿的 CEO 總監，每年年薪數百萬元，扣減他們的薪酬，會對經營構成何種打擊呢？

我對劉江華議員提出的修正案表示十分感激。因為在民主黨和民建聯內，我和劉江華議員確實是一對歡喜冤家。在政治上，我沒有可能與他有合作機會，但在民生和交通問題方面，我和他確實是合作無間。加上還聽到他剛才唱歌送給我們，雖然剛才很多議員也沒有聽到，但我不會重複他剛才所唱的那首歌。不過，主席女士，如果這個社會要我們唱歌才懂得道路和鐵路安全，這個社會便很可悲了。

謝謝主席女士。

環境運輸及工務局局長：主席，首先，我很多謝各位議員在道路安全和鐵路安全方面提出了很多意見。雖然大家有很多不同的觀點與角度，但基本上均是很關心香港在這方面應該何去何從。最近出現的一連串鐵路及交通事故，引起大家關注，亦希望找出解決的方案。

我想先談鐵路失誤的問題。其實，鐵路無論在甚麼時候出現問題，傳媒與公眾都會有很多反應，而作為局長，我當然須就這方面作出回應。但是，我們不是像鄭議員剛才所說那般，我們不知道怎樣去做。其實，政府是有一套很完善的管理系統，在兩方面均有機制做事。

第一，運輸署首先會在服務質素上設有指標作跟進，而鐵路視察組亦會第一時間就安全方面展開跟進工作。除了要求鐵路公司盡快提交事故報告外，鐵路視察組會對涉及安全問題的事故立即展開調查。鐵路視察組會對鐵路公司在初步評估事故原因、應即時採取的糾正措施及公司須處理的其他事宜上提出意見，以及監察其在研究事故原因及落實糾正措施的進展。此外，亦有條例賦予政府權力，如果鐵路公司不依照指示，可以被罰款，更嚴重的話，我們可以請行政長官會同行政會議停止地鐵的運作。所以在監察方面，我們是有一套既定條例及營運協議以作管制。

但是，我在當中看到兩個問題，我在這段時間亦花了很多時間研究其實出現了甚麼問題。根據營運協議，在鐵路運行方面，我們要求確保服務質素，

即在準時及沒有延誤方面的承諾是 99.5%。兩鐵目前其實已經完全可以達到這個標準，但在這數字上，他們並非做不到，甚至做得比 99.5%更好，兩鐵的事故率今年只有 0.33%。（附錄 1）不過，數字不能代表市民的感覺和擔憂，因為除了行車準時外，市民亦會感覺到鐵路是否安全的問題。

最近發生的一連串事情是與乘客有直接關係，所以在事故的分析上，我們要將這類事故劃分出來。例如地鐵車廂最近出現冒黑煙的情況，我們對此作出了仔細研究，因為出現這種情形，難免會令乘客感到憂慮。經分析後，我們知道發生了甚麼事情，而且在事故安全系統上我們要再努力作出改善。

關於剎車系統方面，我想在此解釋一下，地鐵每一卡車大約有二十多個剎車掣，剎車掣正常是靜止的，除非有電子信號輸入，才會令剎車掣鬆開。如果鐵路沒有人管理，或司機忽然心臟病發 — 這的確曾在外國發生過 — 車卡會自動停下來。由於沒有信號輸入，所有的剎車系統便會啟動。每一卡車有二十多個剎車掣，每一列車約有二百多個剎車掣，我們每一天有三千多班車，所以可以想像電子信號發生問題的機會，在統計學上是差不多一定存在的。但是，這會否影響鐵路安全呢？這是不會的，因為在二百多個剎車系統中，只有個別會被“卡”住，而列車是會繼續正常行走，在摩擦下可能會出現黑煙，冒出的黑煙也是沒有害的。由於並非易燃物料，所以也不會發生火警和釋出毒氣。在正常情形下，乘客是不會感覺黑煙的存在。不過，在這兩次的事故中，由於有通道曾經開啟 — 這是第二個錯誤 — 才會令黑煙進入車廂，令市民感到憂慮，我們也認為這是嚴重的事情。

近年來，市民對於這些情況的敏感程度特別提高，是因為曾經出現一些恐怖事件，即縱火事件，以致市民難免對這些事件特別關注。所以，在事故安全系統上，我們會重新評核，如果是在 perception，即感覺上是與乘客有關的，我會要求地鐵公司當為嚴重個案處理，即並非純粹從安全程度來看，而是從接觸市民的程度來看。有很多其他個案我們亦可重新評核，讓我們可以更瞭解整個事故。我們應該以不同的眼光去看，用不同的評核方法去做。

就事故安全系統的要求，剛才有很多議員認為我們要加強這方面的工作，確保事故盡量不會發生，但這方面有商榷的地方。因為我們要將事故性質分為嚴重及非嚴重。舉一個很簡單的例子，例如一個後樓梯的電燈膽，我們知道一個電燈膽的壽命是 90 小時，正負 10%，我們可以選擇在第八十一小時將所有燈膽更換，確保永遠照明，我們亦可以待 90 小時後，在電燈膽壞了才更換，甚至等待至第九十九小時才採取行動，因為我們覺得後樓梯電燈的安全問題是可以忍受的。但是，如果是另一個情況，以升降機的電纜為例，我們便不能這樣做，電纜亦有其壽命，但我們須在電纜壽命終結之前定期進

行維修保養，不可以等電纜壽命終結時才“搏一搏”，所以我們要進行 risk assessment，即風險評估。

地鐵的機器系統是很複雜的，每一個機器都有本身的 failure rate，即它何時會失去功能，我們亦要考慮 eventuality，即事情發生時涉及哪幾方面，才可以決定這樣的事故率是否合理。現時地鐵的標準達 99.9%，我們當然會做檢討，但可以告訴大家，這在全世界已是數一數二的。不過，這並不等於我們就此感到滿足，正如我剛才提到，個別與乘客有關的事件，我們必須更小心去瞭解情況。

鐵路視察組亦向我建議，由於地鐵近期事故頻生，有需要作出全面的檢討。我們與地鐵公司商討後，地鐵公司已委聘國際鐵路專家對整個地鐵系統進行獨立的檢討，報告並將於大約兩個月後完成。因為我們均聽到市民及議員經常問及，究竟是否出現系統性的機件問題，即 systemic error？這是一個很嚴重的問題，如果真的出現這樣的問題，我們一定要盡早發現和作出改善。

此外，有關老化問題，這個檢討亦會就鐵路公司的運作、維修、外判系統及員工訓練作多方面全盤研究。雖然有議員對這個獨立檢討有意見，但世界上的鐵路專家及公司其實並不太多，可以一一數出來，我們當然希望揀選最好的，我們亦相信他們的專業質素，因為他們的公信力就是他們的財產，我相信他們絕不會為了一宗地鐵的工程，放棄他們在專業上多年累積下來的本錢。在整個檢討過程中，鐵路視察組會跟進每一個步驟，並指使他們探討運行的效果，以及檢討系統安全是否仍屬世界一流水平。我相信這個專業的檢討可以找出地鐵失誤的原因。

九鐵公司亦一直採取措施提升安全表現。該公司已於本年 8 月完成審核西鐵信號系統的獨立檢視工作，並已展開全面審核九鐵整個鐵路網絡安全的工作。有關工作可望於明年年初完成。

此外，大家都很關注的，就是人事方面的問題。大家都很憂慮外判維修對地鐵員工士氣的影響，表面看來，大家會覺得“飯碗”受到威脅，亦有議員向我表示收到員工的投訴信，認為地鐵公司將來可能會裁員。我們也希望在這個檢討中詳細分析這個問題，不會令地鐵的士氣受到影響。

至於鄭家富議員提出應設立記分制度，並向鐵路公司施加罰款，以及劉江華議員提出向地鐵公司發出警告信，其實我們不斷與地鐵公司在多方面有書信往來、電郵、電話聯絡，並舉行會議，以提醒及指示他們在多方面要加倍做工夫，我們亦要求他們解釋做得不足的地方和作出跟進。可是，在進行任何影響員工的事情之前，一定要經過深思熟慮才可進行。

在不久之前，地鐵在今年 1 月 5 日發生一宗縱火事件，當時我們高度讚揚地鐵員工，尤其是司機的鎮定及應變才能。在這樣危險的情況，一定要依靠員工的團隊精神、反應能力，以及他們對工作的承擔。所以在一個如此困難的時候，我們認為不能魯莽作任何事情，打擊地鐵員工的士氣。如果對他們無理發出警告和懲罰是不公道的，我採取的態度是，希望詳細探討事情，明白事件因由才對症下藥。究竟是機械出現問題，還是電子信號系統老化，抑或是管理方面出現問題呢？在事件未明朗之前，我是沒有理由打擊士氣，令他們覺得為公司做了這麼多，而市民卻是一筆勾消的。我們亦看到鄰近國家曾發生列車縱火事件，比較之下，可以看到我們鐵路員工的質素是非常難得的。所以，我們希望詳細研究後，才決定下一步如何去做。與此同時，我相信大家一定要加強溝通，我希望市民對地鐵的運作及政府的監察系統有更清晰瞭解，我會要求運輸署及兩間鐵路公司在這方面加一把勁，令我們的工作增加透明度，令公眾知道我們在全面檢討的過程中是需要一段時間，才能找出事件的關鍵，從而作出改善。

從數據上我們可以看到，地鐵公司在 2004 年的整體運作是達標的，乘客量亦得以保持，但這不足以令我們自滿，我們反而要在各方面努力，要求做得更好，繼續保持成為區內和世界級的運輸機構，值得令我們感到驕傲。但是，我們需要一些時間，我們希望在 1 月底完成檢討後再詳細向大家交代。

至於道路交通安全方面，最近因為發生一連串不幸的交通意外，引起市民及議員對專線小巴及紅色小巴交通意外的關注。除了警方會加強執法外，我們正積極研究修訂《道路交通（違例駕駛記分）條例》，增加“沒有遵從交通燈的指示”這項罪行的分數，以加強阻嚇作用。剛才有很多位議員發言時均贊成這種做法，但表示希望政府體諒業界經營困難。這方面我是瞭解的，但我希望他們明白“搵食”雖然重要，生命更寶貴。如果他們衝紅燈的話，不單止影響自己，亦會影響所有道路使用者，對於社會並不公平，所以加重刑罰作出阻嚇是必須的。我們亦正研究增加衝紅燈攝影機，以加強執法和阻嚇作用。事實證明，我們增加這些攝影機後，執法的程度是有所加強的。

至於在交通燈上裝置時間倒數顯示器的建議，運輸署一直有進行研究。剛才有很多議員表示，在外國經常看到這些顯示器；如果我們的資料不齊全，我們很歡迎各位提供，但根據我們的資料顯示，在人口稠密及交通繁忙的城市，像香港這樣的地方，是很少裝置這些倒數顯示器。通常近郊的城市，每支交通燈距離較遠的情況下才可以裝置倒數顯示器。與香港較相似的城市，例如深圳亦安裝了這些倒數顯示器，他們曾經與我們分享經驗，但他們現時使用的顯示器與香港已連接電腦網絡的交通燈在技術上未能配合，所以我們仍要解決技術問題。

同時，根據外國研究，倒數顯示器未必可減少衝紅燈的情況，因為我們有紅黃綠 3 種燈，很多人看到黃燈，也知道有 3 至 4 秒的轉燈時間，他們不單止不會慢下來，反而會加油衝燈。同樣地，如果倒數顯示器顯示尚有 4 秒時間，他們亦會有同樣反應，可能更變本加厲。所以，從研究駕駛者的心理方面看，倒數顯示器似乎未必有效，反而行人倒數顯示器會有效，因為行人不能行走得太快。我們會以開放的態度研究安裝倒數式交通燈的可行性，但不會建議即時進行安裝。

在公共小巴安全方面，業界提出了一連串建議，我們同意某些建議，例如安裝車速顯示器，我們亦希望紅色小巴轉為專線小巴經營，令服務更具穩定性，我們一直在這方面協助業界。長遠而言，我們會盡量找尋合適的機會，幫助更多紅色小巴轉為專線小巴。

至於在提高公共小巴駕駛執照簽發條件方面，現凡申請公共小巴駕駛執照的人士，須持有有效私家車的正式駕駛執照最少 3 年，不過，我們仍在研究中。正如我在今天其中一項書面質詢的回答中指出，我們未有確實資料顯示公共小巴司機的駕駛經驗與意外發生有直接關係，如果沒有充分的理由而將 3 年的要求增加至 5 年，可能對一些希望以小巴司機為生而只擁有 3 或 4 年私家車駕駛執照的人造成障礙。故此，我們須小心處理。

我們認為現時較重要的是改善公共小巴司機的駕駛態度。因此，我們會繼續通過宣傳、教育、執法和培訓等，提高公共小巴司機的安全駕駛意識。在培訓方面，由運輸署、小巴業界和其他人士組成的優質公共小巴服務事宜督導委員會，亦有構思提升公共小巴司機的駕駛技術及態度(這是更重要的)的課程。運輸署現正與職業訓練局合作提供這些課程。

在學校巴士安全方面，與其他車輛比較，校巴的安全紀錄普遍令人滿意。此外，在今年較早時候，我們已向立法會交通事務委員會匯報我們將會在校巴上推行的一些新安全措施，包括在校巴上裝設更安全的座椅，以及強制規定接載幼稚園學生的保母車提供跟車保母等。

至於專營巴士安全，立法會交通事務委員會曾在本年 10 月 29 日的會議上作詳細討論。議員在會上通過議案要求政府研究修訂“巴士車長編更指引”，以加強專營巴士服務的營運安全，內容與今次鄭議員提出的議案大致相若。

政府非常關注巴士的營運安全，並經常就此作出檢討。在過去數年，香港的巴士意外率雖然有輕微下降的趨勢，但由於巴士屬於大型車輛，我們絕對不會在這方面放鬆。

在本年年初的專營巴士安全研究中，運輸署和巴士公司曾經詳細分析過往的意外紀錄，結果顯示巴士意外率與現時車長工作時數並無相互關係。運輸署也曾參考海外的安排，包括車長一天內最長的工作時間和駕駛時間，和外國相比是否相若。

在應否縮減車長工作時數的上限方面，我們會詳細考慮，並會與巴士車長工會討論，務求得到各方面的認同，以訂立適合的工作時數。

最後，我們要加強宣傳教育，要求駕駛者都做精明的駕駛者，這些是在香港必須做的。無論是哪一類交通工具，司機的駕駛態度對交通安全是有最大的影響，政府會繼續作出檢討，並會向交通事務委員會和立法會匯報。我們希望能鼓勵大家互相禮讓，令香港的道路安全能得到進一步的改善。

多謝主席。

主席：我現在請劉健儀議員就議案動議修正案。

劉健儀議員：主席，我動議修正鄭家富議員的議案，修正案內容已印載於議程內。

劉健儀議員動議的修正案如下：

“在“最近”之後刪除“公共小巴屢次”，並以“接連”代替；在“發生”之後加上“多宗”；在“嚴重交通意外，”之後刪除“造成人命傷亡，而學校巴士的安全問題亦長期受到公眾關注，加上專營巴士司機的工作時間過長，令社會關注巴士的行車安全問題，”；在“本會促請政府”之後加上“立即督促兩間鐵路公司全力提高服務的安全水平和可靠性，並與交通運輸業共同努力和合作，”在“採取”之後刪除“以下”，並以“全面”代替；刪除在“安全水平”之後所有字句及標點符號，並以“，以及進行有效的宣傳教育活動，以強化各道路使用者的安全意識，減少意外的發生”代替。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：劉健儀議員就鄭家富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）

鄭家富議員起立要求記名表決。
Mr Andrew CHENG rose to claim a division.

主席：鄭家富議員要求記名表決。表決鐘會響 3 分鐘，接着我們會記名表決。

主席：現在開始表決。

主席：請各位核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：
Functional Constituencies:

何鍾泰議員、呂明華議員、陳智思議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、石禮謙議員、李鳳英議員、張宇人議員、方剛議員、王國興議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員、黃定光議員、劉秀成議員及鄺志堅議員贊成。

李國麟議員、郭家麒議員及張超雄議員反對。

張文光議員棄權。

地方選區：
Geographical Constituencies:

田北俊議員、周梁淑怡議員、陳鑑林議員、曾鈺成議員、劉江華議員、蔡素玉議員、譚耀宗議員、李國英議員及張學明議員贊成。

何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、楊森議員、鄭家富議員、馮檢基議員、李永達議員、梁國雄議員及鄭經翰議員反對。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 24 人出席，20 人贊成，3 人反對，1 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 22 人出席，9 人贊成，12 人反對。由於議題未獲得兩部分在席議員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。
THE PRESIDENT announced that among the Members returned by functional constituencies, 24 were present, 20 were in favour of the amendment, three against it and one abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections, 22 were present, nine were in favour of the amendment and 12 against it. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the amendment was negatived.

李華明議員：主席，我動議若稍後就“提高鐵路及道路交通安全”所提出的議案或修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：李華明議員動議的議案，予以通過。

主席：是否有議員想發言？

（沒有議員表示想發言）

主席：我現在向各位提出上述待決議題，付諸表決。贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（沒有議員舉手）

主席：我認為議題獲得經由功能團體選舉產生及分區直接選舉產生的兩部分在席議員，分別以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

我命令若稍後就“提高鐵路及道路交通安全”所提出的議案或修正案再進行記名表決，表決須在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

主席：劉江華議員，你可以動議你的修正案。

劉江華議員：主席，我動議修正鄭家富議員的議案，修正案內容已印載於議程內。

劉江華議員動議的修正案如下：

“在“政府採取”之後刪除“以下”，並以“積極”代替；在“措施，”之後加上“提高有關罰則、加強監察以確保公共交通機構營運安全、加強宣傳教育及改善道路安全設施，”；在“安全水平”之後加上“，該等措施應包括”；在“列車服務的影響；”之後加上“(四)嚴格監察兩間鐵路公司的改善工程，向接二連三出現鐵路故障的鐵路公司發出書面警告，責成其盡快徹底改善經常發生鐵路故障的情況，並在有需要時執行法例賦予的權力，對有關的鐵路公司施加懲罰；”；刪除原有的“(四)”，並以“(五)”代替；刪除原有的“(五)”，並以“(六)”代替；在“衝紅燈”之前加上“出現”及在其後刪除“數字偏高”，並以“情況”代替；刪除原有的“(六)”，並以“(七)”代替；刪除原有的“(七)”，並以“(八)”代替；在“車速顯示器”之後加上“，以及在車廂外裝置顯示燈，令執法人員可作

監察”；刪除原有的“(八)”，並以“(九)”代替；在“研究”之後加上“透過鼓勵方式，”；在“作出規管；”之後加上“(十)研究收緊公共小巴駕駛執照的簽發條件，要求申請者持有私家車駕駛執照的年期由3年提高至5年；”；刪除原有的“(九)”，並以“(十一)”代替；在“可行性；”之後刪除“及”；刪除原有的“(十)”，並以“(十二)”代替；及在“發給車長”之後加上“；在宣傳教育方面 — (十三)舉辦大型道路安全運動，以提高道路使用者的交通安全意識；在道路安全設施方面 — (十四)在存有駕駛陷阱的道路，加設交通標誌或道路標記，以警惕駕駛者；及(十五)在交通繁忙的路段增設行人輔助設施，以確保安全”。”

主席：我現在向各位提出的待議議題是：劉江華議員就鄭家富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）

劉健儀議員起立要求記名表決。
Ms Miriam LAU rose to claim a division.

主席：劉健儀議員要求記名表決。表決在鐘聲響起1分鐘後進行。

主席：現在開始表決。

主席：請各位核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：
Functional Constituencies:

張文光議員、黃容根議員、李國麟議員、郭家麒議員、張超雄議員及黃定光議員贊成。

何鍾泰議員、呂明華議員、陳智思議員、黃宜弘議員、石禮謙議員及劉秀成議員反對。

梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、李鳳英議員、張宇人議員、方剛議員、王國興議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員及鄺志堅議員棄權。

地方選區：
Geographical Constituencies:

何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、曾鈺成議員、楊森議員、劉江華議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、譚耀宗議員、馮檢基議員、李永達議員、李國英議員、梁國雄議員、張學明議員及鄭經翰議員贊成。

田北俊議員及周梁淑怡議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 24 人出席，6 人贊成，6 人反對，12 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 22 人出席，19 人贊成，2 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，她於是宣布修正案被否決。

THE PRESIDENT announced that among the Members returned by functional constituencies, 24 were present, six were in favour of the amendment, six against it and 12 abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections, 22 were present, 19 were in favour of the amendment and two abstained. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the amendment was negatived.

主席：鄭家富議員，請你發言答辯，你有 1 分 56 秒。

鄭家富議員：主席女士，我很快地就記分制和最高工時提出數項回應。首先，局長指這套記分制會對員工帶來壓力，對員工不公平。現在員工已做得很辛苦，這點我們是同意的。不過，記分制並不會對員工帶來壓力，因為現在員工已經面對很大的壓力，他們做得這麼辛苦，仍然不斷出現故障，原因為何？就是因為在過去 3 個月內，即使地鐵的延誤和故障達 1 160 分鐘，其正點率竟然還可以有 99.9%。這樣，讓公眾看到的是甚麼呢？這個企業變成怎樣呢？在那裏上班的員工的壓力亦是由此而來了。我們提出記分制，便是希望能夠將現時故障頻生的情況慢慢改善，在情況改善以後，員工的壓力便應該會消除。一間有誠信的企業，不應該會為一兩分鐘的問題來鋌而走險，所以局長對記分制的擔心不應存在。

主席女士，現在我就最高工時的問題作出回應。職業司機應該有工作的尊嚴。職業司機應該注意道路安全，令乘客和行人安全。我們應該針對的是，這些職業司機的生計和工時受到剝削，令他們無法享受 8 小時工作，8 小時娛樂，8 小時休息這個國際公認的安排。即使巴士公司剝削員工，我們也並沒有針對該等公司。可是，當我們提出最高工時的限制時，卻被人批評為好心做壞事。這是一個悲涼的資本主義社會，這是極之有問題的。我們的資本社會不應被資本家濫用。主席女士，我希望可訂立最高工時。

主席：鄭家富議員，你的答辯時限到了。

主席：我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員動議的議案，內容一如議程所載，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（議員舉手）

主席：反對的請舉手。

（議員舉手）

劉健儀議員起立要求記名表決。
Ms Miriam LAU rose to claim a division.

主席：劉健儀議員要求記名表決。在鐘聲響起 1 分鐘後，我們便進行記名表決。

主席：現在開始表決。

主席：請各位核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：
Functional Constituencies:

張文光議員、黃容根議員、李國麟議員、郭家麒議員、張超雄議員及黃定光議員贊成。

何鍾泰議員、呂明華議員、陳智思議員、黃宜弘議員、石禮謙議員及劉秀成議員反對。

梁劉柔芬議員、楊孝華議員、劉皇發議員、劉健儀議員、李鳳英議員、張宇人議員、方剛議員、王國興議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員及鄺志堅議員棄權。

地方選區：
Geographical Constituencies:

何俊仁議員、李卓人議員、李柱銘議員、李華明議員、涂謹申議員、陳鑑林議員、梁耀忠議員、曾鈺成議員、楊森議員、劉江華議員、蔡素玉議員、鄭家富議員、譚耀宗議員、馮檢基議員、李永達議員、李國英議員、梁國雄議員、張學明議員及鄭經翰議員贊成。

田北俊議員及周梁淑怡議員棄權。

主席范徐麗泰議員沒有表決。

主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 24 人出席，6 人贊成，6 人反對，12 人棄權；而經由分區直接選舉產生的議員，有 22 人出席，19 人贊成，2 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，她於是宣布議案被否決。
THE PRESIDENT announced that among the Members returned by functional constituencies, 24 were present, six were in favour of the motion, six against it and 12 abstained; while among the Members returned by geographical constituencies through direct elections, 22 were present, 19 were in favour of the motion and two abstained. Since the question was not agreed by a majority of each of the two groups of Members present, she therefore declared that the motion was negatived.

下次會議
NEXT MEETING

主席：我現在宣布休會。本會在 2004 年 11 月 24 日星期三下午 2 時 30 分續會。

立法會遂於凌晨 12 時 33 分休會。
Adjourned accordingly at twenty-seven minutes to One o'clock in the morning.

附錄 1

會後要求修改

環境運輸及工務局局長會後要求作出以下修改

第 197 頁第 1 段第 2 至 3 行

將“.....，兩鐵的事故率今年只有 0.33%。”改為“.....，地鐵公司今年的班次延誤比率只有 0.033%。”

Appendix 1

REQUEST FOR POST-MEETING AMENDMENTS

The Secretary for the Environment, Transport and Works requested the following post-meeting amendment

Line 2 to 3, first paragraph, page 197

To amend "The incident rate of the two railway corporations is only 0.33% so far this year." as "the rate of service delays of the MTRCL is only 0.033% this year." (Translation)

附錄 I

書面答覆

環境運輸及工務局局長就李柱銘議員對第四項質詢的補充質詢所作書面答覆

有關香港行人天橋美化工程的資料，以下為自 2002 年以來，在美化計劃下有關栽種植物的行人天橋一覽表。如欲索取其他相關綠化資料，請參閱我們的網頁 < http://www.etwb.gov.hk/ > 。

附件

2002-03 年度的行人天橋美化計劃

	位置	*地區*
1.	近盧押道橫跨告士打道	灣仔
2.	近分域街橫跨告士打道	灣仔
3.	近機利文街橫跨干諾道中	中西區

註：行人天橋美化計劃所種植的品種主要包括：

(i) 簕杜鵑（開花品種）
(ii) 軟枝黃蟬（開花品種）
(iii) 天冬（綠色圍邊植物）

2003-04 年度的行人天橋美化計劃

	位置	*地區*
1.	近建明街橫跨青山公路	荃灣
2.	近華明邨橫跨雷鳴路	北區
3.	近寶林邨橫跨寶琳路	西貢
4.	近堅拿道西橫跨告士打道	灣仔
5.	近香港仔大道橫跨香港仔海旁道	南區
6.	近南洋中心橫跨梳士巴利道	油尖旺
7.	近尖沙咀中心橫跨梳士巴利道	油尖旺
8.	近仁勇街橫跨紅磡南道	九龍城

書面答覆 — *續*

	位置	*地區*
9.	近船景街橫跨紅磡南道	九龍城
10.	近沙田坳道橫跨龍翔道	黃大仙
11.	近敬業里橫跨鯉魚門道	觀塘
12.	近田景路橫跨青田路	屯門
13.	近鳳池路橫跨宏達路	元朗
14.	近樂禮街橫跨夏慤道	中西區
15.	近發祥街橫跨長沙灣道	深水埗
16.	近松仁路橫跨裕東路	離島
17.	近宏福花園橫跨青敬路	葵青
18.	近大埔中心橫跨大埔太和路及林村河	大埔
19.	近鯽魚涌公園橫跨東區走廊	東區

註：行人天橋美化計劃所種植的品種主要包括：

(i) 簕杜鵑（開花品種）

(ii) 軟枝黃蟬（開花品種）

(iii) 天冬（綠色圍邊植物）

2004-05 年度的行人天橋美化計劃

		位置	*地區*
1.		近夏慤道橫跨樂禮街	中西區
2.	*	近小西灣富欣花園橫跨富欣道及安業街	東區
3.		近逸港居橫跨香港仔海旁道及香港仔大道	南區
4.	*	近田灣街橫跨香港仔海旁道及魚市場道	南區
5.		近畢架山花園橫跨龍翔道及南昌街	深水埗
6.		近松仁路橫跨裕東路	離島
7.		近仁愛堂街橫跨屯門公路	屯門
8.		近置樂花園橫跨屯門公路及青海圍	屯門
9.		近葵福路橫跨興芳路	葵青
10.		近青怡花園橫跨青綠街	葵青
11.		近荃灣大會堂橫跨沙咀道	荃灣
12.		橫跨青山公路與西樓角路交界	荃灣
13.		近蔚翠花園橫跨粉嶺公路及新運路	北區

書面答覆 — *續*

	位置	*地區*
14.	連接西港城及信德中心橫跨干諾道西	中西區
15. *	沿干諾道中高架行人道	中西區

註：1. 除以星號（*）標註的項目會在 2005 年年初才進行外，上述計劃有關行人天橋的栽種工作，全部已經完成。

2. 行人天橋美化計劃所種植的品種主要包括：

(i) 簕杜鵑（開花品種）

(ii) 軟枝黃蟬（開花品種）

(iii) 天冬（綠色圍邊植物）

Appendix I

WRITTEN ANSWER

Written answer by the Secretary for the Environment, Transport and Works to Mr Martin LEE's supplementary question to Question 4

As regards information on the beautification of footbridges in Hong Kong, below is a list of footbridges provided with planting under our beautification scheme since 2002. For any additional detail, please access our website at < http://www.etwb.gov.hk/ > .

Annex

Beautification Scheme of Footbridges 2002-03

	Location	*District*
1.	Across Gloucester Road near Luard Road	Wan Chai
2.	Across Gloucester Road near Fenwick Street	Wan Chai
3.	Across Connaught Road Central near Gilman Street	Central and Western

Note: The plant species adopted for the beautification scheme to footbridges include mainly the following:

(i) Bougainvillea spectabilis (flowering species)
(ii) Allamanda cathartica (flowering species)
(iii) Asparagus densiflorus "Sprengeri" (green edging plant)

Beautification Scheme of Footbridges 2003-04

	Location	*District*
1.	Across Castle Peak Road near Kin Ming Street	Tsuen Wan
2.	Across Lui Ming Road near Wah Ming Estate	Northern
3.	Across Po Lam Road near Po Lam Estate	Sai Kung
4.	Across Gloucester Road near Canal Road West	Wan Chai
5.	Across Aberdeen Praya Road near Aberdeen Main Road	Southern
6.	Across Salisbury Road near South Seas Centre	Yau Tsim Mong

WRITTEN ANSWER — *Continued*

	Location	*District*
7.	Across Salisbury Road near Tsim Sha Tsui Centre	Yau Tsim Mong
8.	Across Hung Hom South Road near Yan Yung Street	Kowloon City
9.	Across Hung Hom South Road near Shung King Street	Kowloon City
10.	Across Lung Cheung Road near Shatin Pass Road	Wong Tai Sin
11.	Across Lei Yue Mun Road near King Yip Lane	Kwun Tong
12.	Across Tsing Tin Road near Tin King Road	Tuen Mun
13.	Across Wang Tat Road near Fung Chi Road	Yuen Long
14.	Across Harcourt Road near Rodney Street	Central and Western
15.	Across Cheung Sha Wan Road near Fat Tseung Street	Sham Shui Po
16.	Across Yu Tung Road near Chung Yan Road	Island
17.	Across Tsing King Road near Tivoli Garden	Kwai Tsing
18.	Across Tai Po Tai Wo Road and Lam Tsuen River near Tai Po Centre	Tai Po
19.	Across Island Eastern Corridor near Quarry Bay Park	Eastern

Note: The plant species adopted for the beautification scheme to footbridges include mainly the following:

(i) Bougainvillea spectabilis (flowering species)

(ii) Allamanda cathartica (flowering species)

(iii) Asparagus densiflorus "Sprengeri" (green edging plant)

Beautification Scheme of Footbridges 2004-05

	Location	*District*
1.	Across Rodney Street near Harcourt Road	Central and Western
2. *	Across Harmony Road and On Yip Street near Harmony Garden at Siu Sai Wan	Eastern
3.	Across Aberdeen Praya Road and Aberdeen Main Road near Ocean Court	Southern
4. *	Across Aberdeen Praya Road and Yue Shi Cheung Road near Tin Wan Street	Southern
5.	Across Lung Cheung Road and Nam Cheong Street near Beacon Heights	Sham Shui Po

WRITTEN ANSWER — *Continued*

	Location	*District*
6.	Across Yu Tung Road near Chung Yan Road	Islands
7.	Across Tuen Mun Road near Yan Oi Tong Circuit	Tuen Mun
8.	Across Tuen Mun Road and Tsing Hoi Circuit near Chi Lok Fa Yuen	Tuen Mun
9.	Across Hing Fong Road and near Kwai Fuk Road	Kwai Tsing
10.	Across Tsing Luk Street near Tsing Yi Garden	Kwai Tsing
11.	Across Sha Tsui Road near Tsuen Wan Town Hall	Tsuen Wan
12.	Across Castle Peak Road at J/O Sai Lau Kok Road	Tsuen Wan
13.	Across Fanling Highway and San Wan Road near Greenpark Villa	North
14.	Across Connaught Road West linking Western Market and Shun Tak Centre	Central and Western
15.*	Elevated Walkway along Connaught Road Central	Central and Western

Note: 1. Planting to footbridges under the captioned scheme was completed except those marked with an asterisk (*) which will be carried out in early 2005.

2. The plant species adopted for the beautification scheme to footbridges include mainly the following:

(i) Bougainvillea spectabilis (flowering species)

(ii) Allamanda cathartica (flowering species)

(iii) Asparagus densiflorus "Sprengeri" (green edging plant)

附錄 II

書面答覆

衞生福利及食物局局長就張學明議員對第六項質詢的補充質詢所作書面答覆

有關偏遠地區的公廁，主體答覆附件一第 13 項工程是於元朗天水圍第 24 號地段內興建新公廁。該塊預留作興建公廁的用地，目前是一臨時公共運輸交匯處。待毗鄰的永久公共運輸交匯處在 2008 年年中落成後，該臨時公共運輸交匯處方可清拆，以騰出地方興建新公廁。興建公廁的工程預期於 2008 年年底展開，並於 2009 年年初完成。興建新公廁的項目已於較早前因應天水圍第 24 號地段的整體發展獲得撥款。

主體答覆附件第二第 1 項工程是於荃灣老圍路興建新公廁。工程的初步策劃工作已經完成，而食物環境衞生署亦已就這項小型工程項目提交內部撥款申請。我們預計該項目將在未來數星期獲得撥款，工程隨即可以展開，預期工程將於 2005 年內動工及完成。

Appendix II

WRITTEN ANSWER

Written answer by the Secretary for Health, Welfare and Food to Mr CHEUNG Hok-ming's supplementary question to Question 6

As regards public toilets in remote areas, project Item No. 13 in Annex A of the main reply is the provision of a new public toilet in Tin Shui Wai Town Lot No. 24, Yuen Long. The site earmarked for the construction of the toilet is now occupied by a temporary public transport interchange (PTI). Pending the completion of a permanent PTI in the vicinity by mid-2008, the temporary PTI will be demolished for construction of the public toilet. Works for the public toilet is scheduled to commence by late 2008 for completion by early 2009. The capital funding for the public toilet project has been secured earlier in connection with the Tin Shui Wai Town Lot No. 24 development.

Project Item No. 1 in Annex B of the main reply is the provision of a new public toilet in Lo Wai Road, Tsuen Wan. Preliminary planning work for the toilet project has been completed and the Food and Environmental Hygiene Department has submitted an internal application for capital funding for this minor works project. We anticipate funding will be approved in the next few weeks and will proceed with the project as soon as possible. It is expected that works for the new public toilet will commence and be completed in 2005.