

會議過程正式紀錄

2007 年 6 月 7 日星期四

下午 2 時 30 分會議繼續

出席議員：

主席范徐麗泰議員，G.B.S., J.P.

田北俊議員，G.B.S., J.P.

何俊仁議員

何鍾泰議員，S.B.S., S.B.ST.J., J.P.

李卓人議員

李柱銘議員，S.C., J.P.

李華明議員，J.P.

吳靄儀議員

周梁淑怡議員，G.B.S., J.P.

涂謹申議員

張文光議員

陳婉嫻議員，J.P.

陳智思議員，G.B.S., J.P.

陳鑑林議員，S.B.S., J.P.

梁劉柔芬議員，S.B.S., J.P.

梁耀忠議員

黃宜弘議員，G.B.S.

黃容根議員，J.P.

曾鈺成議員，G.B.S., J.P.

楊孝華議員，S.B.S., J.P.

楊森議員

劉江華議員，J.P.

劉皇發議員，G.B.M., G.B.S., J.P.

劉健儀議員，G.B.S., J.P.

劉慧卿議員，J.P.

蔡素玉議員，J.P.

鄭家富議員

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.

石禮謙議員，J.P.

李鳳英議員，B.B.S., J.P.

張宇人議員，J.P.

馮檢基議員，S.B.S., J.P.

余若薇議員，S.C., J.P.

方剛議員，J.P.

王國興議員，M.H.

李永達議員

李國英議員，M.H., J.P.

李國麟議員，J.P.

林偉強議員，S.B.S., J.P.

林健鋒議員，S.B.S., J.P.

梁君彥議員，S.B.S., J.P.

梁家傑議員，S.C.

梁國雄議員

郭家麒議員

張超雄議員

張學明議員，S.B.S., J.P.

黃定光議員，B.B.S.

湯家驊議員，S.C.

詹培忠議員

劉秀成議員，S.B.S., J.P.

鄭經翰議員

鄭志堅議員

譚香文議員

缺席議員：

李國寶議員，G.B.S., J.P.

呂明華議員，S.B.S., J.P.

單仲偕議員，J.P.

劉千石議員，J.P.

霍震霆議員，G.B.S., J.P.

陳偉業議員

馬力議員，G.B.S., J.P.

出席政府官員：

環境運輸及工務局局長廖秀冬博士，J.P.

政制事務局局長林瑞麟先生，J.P.

列席秘書：

秘書長馮載祥先生，J.P.

助理秘書長吳文華女士

助理秘書長甘伍麗文女士

法案

全體委員會審議階段

全委會主席：沒有足夠法定人數，請秘書響鐘。

（在傳召鐘響後，多位議員進入會議廳）

全委會主席：已有足夠法定人數。開始會議。

各位委員，我相信你們今早已收到秘書處按照我指示所發出的通告，表示如果今天不能夠完成議程，明天上午 9 時正將繼續會議。

我想在此指出，這是時間上的安排，是主席應要就程序作出的安排，但不會影響各位想發言多或少，那是你們的選擇。我不想好像昨天那樣，有同事誤會我，以為在時間上作出安排是要求各位減少辯論。我相信大家都是在說笑而已，但我想今天立此存照，會是較為妥當。

昨天暫停會議時，我看見何俊仁議員當時已舉手，所以現在請何俊仁議員發言。

何俊仁議員：主席，其實，就這項修正案而言，我也知道我們已討論了很久。我本來也不打算發言，但因為昨天聽到周梁淑怡議員對我們的批評，我認為不得不作回應。

如果我沒有理解錯誤，昨天周梁淑怡議員說，如果我們還要在法律框架內加入這項條件，便是不尊重現時九鐵公司和地鐵公司所簽訂的合約，破壞了合約內所達成的共識。換句話說，這是不尊重合約精神。其實，我感到非常驚訝，因為以周梁淑怡議員具有如此資深的工作經驗，沒有理由會提出這種說法，她可以提出很多不同意的理由，我也認為有些理由是值得尊重和可以辯論的，但我真的難以理解這個理由。為甚麼呢？因為大家也知道，就這份合約而言，這法例如沒有經立法會通過作為框架，這份合約根本不能生效。換句話說，這個法律框架是會使合約具有效力的先決條件。當合約提交到立法會時，我們也應有我們的職責，就是要研究如果賦予這合約效力，以提供一個法律框架，我們要怎樣做才能保障公眾利益，包括乘客、各方面相關人士及持份者的利益？這是我們的職責，並不是說他們簽了合約，提交到立法會時我們便蓋印，而蓋了印便表示尊重合約精神。這怎能說得通呢？

其實，就這份合約來說，即使有很多地方是有利的，又或是不可取的，我們要求的其中一點是成立基金，這對將來整體香港鐵路發展而言是有好處，這是我們的出發點。我們認為，如果兩間鐵路公司覺得可以接受這框架內的條件，法例如獲通過，它們可以再行商議，合約是可以再討論，再附加一些條件，而不是合約凌駕於立法會審議條例的權力，更甚的是要我們照單全收。

所以，我希望大家瞭解，今天，我們在此的職責是要看清楚應為合約提供怎樣的法律框架，應具備甚麼條件才能充分保障公眾利益，尤其是乘客及我們應關注的持份者的利益。因此，我強烈反對周梁淑怡議員昨晚的說法。

周梁淑怡議員：主席，當然，我不是說有任何合約可凌駕立法會之上。不過，我要指出的是，如果我們以為政府在整個談判中沒有作出任何承諾或訂立任何協議，而我們又可以對政府與鐵路公司曾經討論及同意的事情作巨大改動，那麼，我認為這可能便是民主黨和我們自由黨有不同看法之處。他們認為從盈利撥出 3%是很簡單的事，撥出 3%只是微不足道，故此沒有理由不能作改動，他們認為絕對有權作這方面的改動。

可是，我們的看法是，當政府已經與鐵路公司討論過整體財務安排，而現在所說的基金是會改動整體財務安排中主要部分的，如果訂立這項條文，將會對整體財務安排有重大影響，與政府原先跟鐵路公司達成的協議截然不同。如果是這樣的話，便等於告訴政府它原本與鐵路公司同意的事情，現已不能成立，請回去再作討論吧。換言之，要再行談判，並要完全改變從前與鐵路公司所訂的協議。

當然，大家可以說我們有權這樣做，現在沒有人說立法會無權這樣做，但問題是，大家是否尊重一項經多番討論的協議呢？既然已訂立基本的結構，是否可以隨意立法作出改動呢？抑或要看看整體的協議，既然已訂出某些內容，協議是否在作出這樣的改動後而仍然成立呢？按我們的看法，如果要對如此重要的財務安排中的某部分作出改動，原先的協議根本已不再完整，亦再不能成立。

多謝主席。

吳靄儀議員：主席，我無意加入戰圈，只不過身為法律界人士，我與鄭家富議員和何俊仁議員，以至民主黨和公民黨，對於指我們不尊重合約精神的說法是很敏感的，所以，我們一定要澄清。

政府和任何人商訂的協議，如果要牽涉到立法才能落實的時候，雙方都會明白，將來的條款很可能在立法過程中有所改動。不單是本地的商務合約如是，即使國際上也同樣有這樣的情況。在審議法案的時候，議員當然明白到，如果雙方已經在很大程度上有默契，如果要改動一些重要部分，很可能牽涉到一些複雜的改變。當然，大家也要面對這情況，如果所提出的要求是很合理的，而政府亦接受是應該做的，例如撥出 3%成立基金（我不想詳述有關內容），那麼，政府可就是否重新討論作出行政決定。這與合約精神完全無關。

所以，主席，我希望同事不要再攻擊任何提出不同意見或意見與政府所協定內容不同的議員，說他們違反合約精神。在這個辯論中，違反合約精神是不適用的。請大家言歸正傳。多謝主席。

李卓人議員：我覺得周梁淑怡議員剛才的說法，其實可以說是她不想負起作為立法會議員的責任。立法會議員的職責便是要監察政府。她說要尊重合約精神，但合約仍未簽訂，哪裏有合約呢？合約要經法例通過，還要經小股東通過，然後真真正正的所謂《營運協議》才能正式成立；但現時這過程仍在進行中，所以並不存在合約的問題，因為根本連合約也沒有，大家有的只是意向書或框架，讓大家知道政府與鐵路公司曾討論的事項。根據周梁淑怡議員的邏輯，事情便很簡單，即作為立法會議員甚麼也不用做，可以不負任何責任，自行閹割自己的職責和權力。總的來說，既然政府正在進行討論，便相信政府，全部交由政府負責討論，政府與兩間鐵路公司達成的任何協議也照單全收。如果是這樣的話，立法會也無須審議任何法例了。

我記得有一件事令周梁淑怡議員也感到憤怒的，便是未能解決廁所的問題。她當時大聲地說一定要設置廁所。如果政府與鐵路公司在廁所的問題上一直也未談妥，如果堅持要設置廁所，這也可以說是破壞合約精神。當然她說……

全委會主席：李卓人議員，我們稍後會討論這些設施，現在且不要先談這方面。

李卓人議員：我知道，我不是在談設施，我只是以此為例，說明如果是這樣的話，便甚麼也不用說了；我的意思是，如果根據周梁淑怡議員的邏輯，便甚麼也不用說，總之不論政府達成任何協議，我們也照單全收，然後收工，問題很快便可以解決，但我覺得絕對不應是這樣。立法會作為議會，我們有責任監督政府這項協議。

即使我們今天對協議作出改動，說要成立鐵路發展基金，政府當然要再討論此事，但歸根究柢，協議一定要雙方同意。即使立法會通過，兩鐵也可以不接受。如果不接受便沒有協議，而股東亦可否決協議。政府作為大股東，也可以予以否決的，最後也只是不成事而已，但問題的核心是，從我們作為立法會議員，代表民眾的角度來看，究竟這事是好還是不好呢？我代表職工盟支持鐵路發展基金，因為我的立場很清楚，任何的票價如果要增加，均應提交立法會通過。

主席，由於你不批准我提出我的修正案，以致我不能提出這方面的修正。主席，我會留待討論詳題時才說我對“scope”（或範圍）感到不滿意的地方，但我們的立場是不能讓票價“自動波”調整。鄭家富議員避開“票價”這兩個字，提出鐵路發展基金，但大家也知道其實這是票價穩定基金；雖然他沒有這樣說，但我亦要記他一功，因為他懂得如何避過你說所謂考慮scope或範圍的問題，以致他能提出他的修正案。

為何我們認為這一點重要呢？其實，我們一直覺得，如果以“自動波”調高票價，如我們在某年不希望增加票價，屆時可能也辦不到，因為決定權全在政府手中，其實也不是在政府手中，應該說決定權全在未來的港鐵公司手中，政府也完全無權介入，立法會亦無權介入。如果成立票價穩定基金，在某程度上便多了一件工具，如果屆時的形勢是不希望加價，價格穩定基金可以控制票價加幅，即可從儲備撥出款項。所以，如果從市民的角度來看，完全是需要令票價穩定。因此，主席，我支持成立票價穩定基金，這亦有助平衡公眾利益和股東利益。

不過，主席，我今天看到電視報道，覺得政府現在是“豬八戒照鏡——兩面不是人”，因為昨天我們（包括我自己）一直說政府沒有平衡公眾利益及股東利益，說政府偏幫股東，令它能“自動波”加價，日後謀取鉅利。今天提出的鐵路發展基金，其實也是希望政府不要偏幫股東，希望政府多顧及市民的利益；但另一方面，小股東卻說政府的《兩鐵合併條例草案》過於偏幫公眾利益。其實，我完全看不到是這樣的。政府現在便變成了“兩面不是人”，小股東說連“蝕本貨”九鐵也買，又說過於偏向公眾利益，小股東也說他們可能會反對；但我們這一方卻反過來認為是偏向股東利益，不理會公眾利益。所以，這產品本身其實是“兩面不是人”，證明這根本並不可取，兩方也認為這並不可取，沒有人認為是可取的，所以，我不明白為何昨天仍有議員贊成兩鐵合併的條例的。

不過，主席，說回鐵路發展基金，我們希望大家考慮一點，就是如果將來一直以“自動波”加價，我們確實有需要成立基金來平衡。日後在特殊情況或緊急情況下，例如“大吉利是”地說一句，香港又爆發禽流感或SARS，

屆時“自動波”式加價又如何呢？如果它仍然能不受限制地加價，情況又會如何呢？如果成立票價穩定基金，屆時便可發揮作用。所以，長遠來說，我覺得這是重要的機制。

多謝主席。

劉健儀議員：主席女士，大家這麼熱熾.....

（周梁淑怡議員站起來要求澄清）

劉健儀議員：你是否想澄清？

全委會主席：由於周梁淑怡議員未曾發言，所以讓她先發言。

劉健儀議員：她是否想澄清？周梁淑怡議員，你是否想澄清？

周梁淑怡議員：是的，我想澄清。

全委會主席：你是要澄清？好的，請劉議員先坐下，請周梁淑怡議員澄清你剛才的發言。

周梁淑怡議員：因為李卓人議員剛才說.....我不知道主席你認為我可否在這裏澄清？就是有關洗手間，他將之混為一談。由於他提到了我的名字，所以我要很清楚說明.....

全委會主席：不好意思，周梁淑怡議員，因為你應該在他發言時.....

周梁淑怡議員：他已經是不應該說的了，我更不應該澄清。

全委會主席：你便應該站起來問他為何那樣說？

周梁淑怡議員：我當時便要澄清，是嗎？

全委會主席：對了，現在你不可以澄清了。

劉健儀議員：主席，大家這般熱熾討論這個法律觀點，我也想澄清我昨天提到的法律觀點。有關鄭家富議員就發展基金所提出的建議，如果大家看清楚他所建議的第 32F 條，他在第(1)款建議“在每個財政年度，港鐵公司須將該年度由物業發展、物業投資及物業管理所衍生的淨利潤的百分之三，支付予該基金”。這項建議其實一併影響了地鐵公司自盤古初開的物業發展、地鐵公司自盤古初開的財務安排，即如何將物業補貼鐵路，因為無論過去或現在，地鐵公司也在管理很多物業、收取租金和收取管理費，所有這些收入，均會被鄭家富議員所建議的條款納入其中，須被扣除 3%。在這個基礎上，我認為是影響現有的合約。

當然，我們又談到另一份合約，就是今次合併的合約。據我理解，合併的合約現在有一個 **Memorandum of Understanding**，把大家所協議的條款加入其中。其實，財務安排等亦已納入其中。當然，我們正在討論的是立法。我們花了 80 小時希望完善這項計劃，但並不等於要把整個計劃的基礎完全扭轉過來。鄭家富議員所建議的 3%，已把整份新協議……雖然現在尚未立法通過，但所有元素其實已在，他的建議會把整個基本扭轉過來。我也不是說不可以，重新再商討便可以了，問題是重新商討和達成協議便可以了，但這並非原先合併協議的基礎內所包含的。所以，我是在說兩份不同的合約，一份是現存的合約，是地鐵公司過去二十多年的財務安排，這項協議和財務安排會維持 50 年，所以由最初興建鐵路時便已使用了這個安排。鄭家富這項建議會影響這份合約、這項安排。

此外，鄭家富議員這項建議也影響了現時在大家所面對的合併協議，而這項協議已有一個諒解備忘錄或 **Memorandum of Understanding**，把所有元素包括在內。我相信周梁淑怡議員剛才是說已經到了這個階段，所有東西已放了在這裏，如果要推翻它，是否要在現階段討價還價，抑或待條例草案通過後，再用其他方法照顧議員所提出的關注，就是如果將來經濟不景，會怎樣處理呢？怎樣照顧市民呢？並非說議員說得不對，我昨天發言時也說票價穩定基金是好的，問題是資源從何而來呢？其他先例，例如西隧和大欖隧道是有很清楚的條款說明資源從何而來，而大家也協議了那些資源來自甚麼地

方。現在卻不是那樣的情況。議員現在只是一廂情願希望從既有的合約和快將完成的合約——只欠立法這一步——抽出一個百分比，我們認為這種做法不太恰當。

謝謝主席。

涂謹申議員：主席，我以為我昨晚 9 時多……我記得劉健儀議員當時也在場，我以為我已經向她充分解釋了。問題是劉健儀議員試圖混淆，她說原本有一份合約，現在又有另一份合約，但實際上卻不是。我知道地鐵公司原本有一些 projects 正在進行，於是她的論據是地鐵公司原本已在進行，但現在卻要伸手來拿取 3% 利潤。

不過，請記着，現在的問題是如果它要這項新的發展權，本身現在是有一項條件讓它選擇要或不要，而就這項條件而言，政府似乎是試圖代表整個社會或民眾，希望可以跟地鐵公司達成一份諒解備忘錄，然後說最後要經過立法機關通過才能作準。局長其實絕對可以澄清，因為即使把天給局長作膽，她的律政部門也不會讓她簽署，讓她擔保一定會獲通過，否則，如果一切不獲通過，到了一個時候，政府便會作出金錢賠償，這是不可能的。

所有東西的落實，都依靠這項條例，因為這項條例是一次過把以後的發展權和整個架構落實。所以，所有東西也是要如我們所說般 **subject to contract**，或現在不是說 **subject to contract**，而是 **subject to approval of LegCo**，要立法會通過才能作準。如果立法會不通過，根本便是甚麼也會煙消雲散。當然，如果立法會所通過的是正如周梁淑怡所說般，又加一塊骨頭，買一塊豬肉加一塊骨頭，甚至是很難“啃”的，那麼責任誰屬呢？責任在於政府，政府一開始跟它簽署諒解備忘錄時，沒有照顧到立法會是代表市民的聲音。當然，政府也有一定的 **mandate**、一定的認受性，可以代表市民跟它討價還價，試圖作出最好的判斷、制訂最好的落實方案。

問題是如果立法會確實……昨天，曾蔭權特首在北京也說，立法會是由兩個不同選舉產生的機關，曾蔭權特首也說他在這裏是沒有票的，不會保證政府的意志、代表市民行使權力所達致的討價還價結果，一定獲立法會通過。沒有人這樣說，這才是將來政制改革的挑戰。特首也是這麼說的。

所以，本會有權通過或不通過這項法例，或作出某些修正然後才予以通過。如果通過這項法例真的會影響原本的諒解備忘錄，便可能真的要再商議。不過，問題是我們須整體立法、須完成這個 **deal**，即經討價還價後最後的東西，而這件東西如果必須從整體……要記着，為何要整體來看？我覺

得這是合理的，原因有兩點。第一，因為整體落實後，便是一間鐵路公司吞併另一間鐵路公司，屆時會成為一個大的鐵路系統，在鐵路方面不會再有競爭的了，OK？你說原本是有甚麼情況要落實的，但現在已是一個新的架構、新的系統。所以，如果地鐵公司.....如果地鐵公司的管理層說當局加入了新的條件，它是可以不接受的。局長可以澄清，它是可以不接受的，不是硬性地因為通過了法例，所以它便一定要“啃”。

第二，我也說過，一些小股東如果真的認為有很大問題，他們可能也“啃”不下，他們也會採取法律行動保障他們的股權利益——間接和直接的利益。所以，是否到了這個階段便不可再商議？在法案委員會內，鄭家富一早便提出了這些觀點。他已一早說明了，對嗎？局長還說這項建議不錯，我們有些同事也說是不錯的，對嗎？如果局長覺得這個會是有機會.....當然，局長根本覺得不會獲得通過，所以她才膽敢拿上來。如果她認為會獲得通過，請看一看。劉慧卿議員昨天也挑戰那些在二讀表決中投票贊成的議員。如果局長多一點牙力，強硬一點，一定要成立基金，怎會沒有這項基金呢？不會沒有的。當然，如果你說有了基金便會沒有合併，這是有可能的，OK？問題在於取捨。我們不可以說因為通過了這項修正案便違反合約精神、不尊重法治，我認為這個論點是很離奇的。

此外，局長，到了現在，當然，局長從來沒有說過通過了這項修正案便會拉倒。當然，局長可能也很小心，因為如果她這樣說，她又害怕不知會否有人說她是恐嚇議員？不過，最低限度，如果真的通過了，局長覺得無謂在之前說，可能她有信心會獲得通過。如果真的通過了，但她卻做不到，她會再跟地鐵公司商議；如果再做不到便再回來這裏商議。這是別無他法的，是取捨的問題，而非甚麼違反法治精神。

吳靄儀議員剛才也提到一個觀點，她只是說了一句起兩句止，大家未必明白。兩個國家簽訂的協議，香港在中央授權下所簽訂的協議，實際上如果要立法會通過的，一旦不通過也要再行商議，不用說由政府代表我們跟一個私人機構所磋商的協議。你說立法會沒有否決權，是橡皮圖章，有些議員可能是這樣認為的，是嗎？不過，實際上是有這個步驟，要立法會通過才能成事，這是很清楚的。

如果局長認同剛才所說的是違反法律，如果她認同周太和劉健儀議員的意見，請她清楚說明，因為我們議員說我們對自己負責，局長說是政府負責，甚至特首也可能有責任。如果局長可以說出這樣被人看為貽笑大方的法律概念，律政司有那麼多律師支援她，還有一晚時間讓她澄清，但她仍確認這些，我便請她說出來。

劉健儀議員：我是再次發言。

全委會主席：是的，你是再次發言，不過，我一般的做法是會先讓未發言的議員發言，你不會介意吧？

湯家驊議員：主席，不要緊，讓劉議員先發言。

全委會主席：不要緊，湯家驊議員，我現在請你發言。

湯家驊議員：主席，我認為劉議員和周梁淑怡議員曲解了法律精神和所謂合約精神的原意和原則。我們一定要清楚瞭解兩點。第一，所謂合約精神，它不是在法治原則之上，而是在法治原則之下。有一些普通的情況，是非常常見的，便是有時候，兩方面達成了一項協議，然後法律改變了，令該項協議不能夠繼續下去。法律不會說立法機關不應該訂立那項法例，法律只會說如果訂立了那項法例，一旦有既得利益者因此受到損失，法律便要對他作出賠償。所以，絕對不會構成因為有合約存在，所以在立法方面便有所掣肘。這是第一點。

主席，第二點是更重要的，就是如果達成協議的一方是政府，而政府亦清楚瞭解其所達成的協議，其中一部分將來可能須由立法會立法加以確認，或可能受法律改變，政府為了尊重立法機關，在立約時，其實應該在合約中明顯告訴對方，甚或訂立明確條文，說明這份合約將來有機會被法律改變。如果政府在達成協議時漠視立法會的存在，在達成協議後再倒過來向立法會道歉，說由於已經立約，所以請立法會不要訂立與合約精神違背的法律，那麼，政府便是不尊重立法機關，這是更令人擔心的情況。我希望在這項條例草案中不會出現這個情況。我們今次之所以有爭論，不是因為政府不尊重立法會，而是我們有些議員混淆了合約精神及法治精神罷了。

劉健儀議員：主席，湯家驊議員說我曲解法律，讓我再曲解湯家驊議員的言論，希望可以因此將我的觀點回復為直。

主席，我首先想說清楚，有關票價穩定基金的討論，是在法案委員會很末期時才提出來的。我記得鄭家富議員問局長，局長說可以考慮，我們便沒有再詳細討論那項建議。我們是在鄭家富議員介紹他的全體委員會審議階段

修正案時，才詳細討論鄭家富議員的建議。如果我記錯了，請鄭家富議員告訴我。修正案中很詳盡寫明從哪裏取 3%、如何處理等，法案委員會是在那個階段才清楚得悉他的想法，所以我們沒有機會跟政府或兩間鐵路公司討論究竟是否應該有這個基金，以及如何處理。

現在其實已是很末段，大家都記得，這個基金是在 5 月 29 日，即數天前才突然出現的，所以我說如果現在是很初段，例如時光倒流，回到 2004 年政府最初說要兩鐵合併時，如果當時有這個元素，我們必然要它考慮，說不定整個討論的發展已不同了，我不敢說。我不記得是否 2004 年 3 月 3 日的辯論，我似乎沒有留意到有這樣的觀點提出來，而即使有，也沒有在建議中詳盡說明應該如何做。

無論如何，我昨天發言時也說過，票價穩定基金是好的，問題是在這個階段才提出來，就是要將整項計劃的財務安排——重要的元素——抽出來。當然，我們立法是甚麼都可以做。有些極權國家可以立法沒收他人的財產，但我們並不是那麼樣的。香港的立法過程是希望能夠透過大家商討，以最完善的方法，亦是大家可以接受的方法，提出法例。

至於合約方面，我亦想回應涂謹申議員的一點。他所說的是現時的一些投資或未來的一些發展，而不是在說這些建議。鄭家富議員的建議我也讀了出來，他所說的是由物業管理衍生出來的利潤。過去二十多年，地鐵公司管理很多物業，過去有這收入，現在也有這收入，而建議的 3%亦會從那裏抽取，而從那裏所抽取的，就是在盤古初開時，地鐵公司和政府所達成的協議，也是由物業的發展和由物業所取得的資源補貼鐵路發展。我是在說那份合約，我說那份合約會受鄭家富議員現在這項建議影響。

當然，未來的亦會受影響。現在合併了，在合併過程中，由九鐵公司帶過來的資產亦會受影響，或它的發展也會受影響；過去、現在、將來的都會受影響。此外，這項建議亦影響着一些過去已經存在的合約，以及過去已存在的財務安排。透過這個方式，這些現在也會被推翻。

我們並不是說不可以就此立法，問題是我們是否應該這樣立法？所以，我們就此作出討論。

多謝主席。

涂謹申議員：主席，我被誤解了。

全委會主席：你的說話被誤解了？請你澄清。

涂謹申議員：主席，我不知道我的說話是否被故意誤解抑或怎麼樣，總之我就是擔心有人誤解。我剛才很清楚知道……我知道劉健儀所說的是連地鐵公司現在的 project 都要抽 3%，我昨天晚上 9 時多已經知道，所以我昨晚已經回應了劉健儀議員。問題是要討論這個新的計劃時，我所說的“搭嚙骨”，意思是要連同舊的一併影響；如果要，便要新的計劃；如果不要，舊的計劃便不用抽 3%，我就是這個意思。所以，這是一個新……真的，你有新的計劃，那是你原本不應得到的，不是說要到他人的地方去拿東西。現在是反過來，地鐵公司想在公眾的、新的、不屬於它的部分……

全委會主席：我覺得你的澄清像是在作另一次發言似的。

涂謹申議員：我是在澄清，因為……

全委會主席：你剛才所說的其實都是這些。

涂謹申議員：是這些，所以我便是在澄清。

全委員主席：那便足夠了，大家都明白你在說甚麼。

涂謹申議員：主席明白便可以了，我恐怕有委員故意不明白。

梁耀忠議員：主席，我本來沒有想過要在這個環節發言，因為我對於基金的運作和功能瞭解不多，我只知道基金的運作可以達成一個效果，便是等於有一個機會穩定票價，所以，我原則上支持這部分的修正案。

為甚麼呢？大家知道，市民最關心的是票價，如果不能對票價有任何限制和控制，便會令市民非常憂慮和擔心。因此，我會支持鄭家富議員的修正案。不過，我也很留意劉健儀議員對這方面的看法。我感到奇怪，所以想借此機會問清楚劉健儀議員。我聽到她從昨天到今天不斷地說發展基金是好

的，但我卻聽不到她說哪方面好？有甚麼好處？我只聽到她說即使這項發展基金是好，但現在拿出來討論便有很多問題，包括合約問題。兩位律師已提到法律精神，我是門外漢，不敢在此爭論。

可是，另一方面，重要的是劉健儀議員說即使是好，為何要現在推行呢？我們可以先通過大體的框架，將來再慢慢討論這個問題。就這一點，我想問清楚劉健儀議員，她可否向我們作出任何保證，如果鄭家富議員這項修正案不能獲得通過，在通過了大框架後，政府或新的地鐵公司會否與我們討論這個問題，使之得到解決呢？我想問清楚這一點。如果她說可以，我更希望她能舉出更多例證，讓我們看看過往有甚麼例子是成功的。

主席，我為何這樣問呢？我最記得和較熟悉的是殘疾人士半價優惠的問題，我為何提出這個問題呢？我希望主席不要阻止我發言……

全委會主席：如果你知道你的發言是偏離了主題，或你知道你的發言是重複了，你便會自己停止，無須我阻止。

梁耀忠議員：我只是想印證，因為連平機會主席也向我們強調，澳洲也是藉着由公營轉為私營的過程，在營運協議中加入這一點，並在過程中做這工作，這是最好的時機。

說回頭，主席，如果現在不是一個好的時候，要留待條例草案通過後再討論，我便想問一問，究竟要用甚麼有利形勢跟對方商討呢？有甚麼令我們有信心可以成功呢？所以，我真想劉健儀議員回答我這個問題。她的說法只會誤導我們，或令外界認為我們做甚麼也是多餘的，其實是可以慢慢商討，達致成功的。然而，問題是歷史上有哪一次是可以成功商討出結果的呢？如果沒有成功的例子，請她不要說這番話了，否則便是誤導大眾和議員。

主席，我謹此陳辭。

全委會主席：劉健儀議員，你是否想澄清？

劉健儀議員：由於梁耀忠議員要求我回應，所以我也要回應了。

全委會主席：你稍後再回應吧，因為我想先讓兩位委員發言。

李卓人議員：主席，也許在我發言後，劉健儀議員又要澄清了。劉健儀議員剛才說了一點，令我覺得很難接受，亦令她本來在我心目中是很公正的形象頓時改變了，因為我覺得她說了一點對鄭家富議員非常不公平的話。

她說鄭家富議員很遲才提出這項修正案。對，事實上，他不是很快提出修正案，因為他要草擬修正案，大家也要討論。她作為法案委員會主席，在正常的審議情況下，根本便不會出現在今天 6 月 6 日討論這項條例草案的情況；會出現的情況是鄭家富議員提出修正案，政府把修正案拿回去研究，可能會跟兩鐵一同研究，然後再回來告訴鄭家富議員這項建議是否可行，或有另一個可能性。鄭家富議員建議要有一項鐵路發展基金，要抽 3%，劉健儀議員作為自由黨的議員，可能會認為這 3%可以有其他方法處理，因為她說過鐵路發展基金也是一件好事。如果她想以另一個方法做，她可以提出她的方法，我們又提出我們的方法，鄭家富議員提出他的方法，然後大家再在一個正常的情況下討論，而有關的修正案根本不會這麼快，今天在這裏提出來討論，是應該由政府拿回去考慮的。

她作為法案委員會主席，她是知道整件事是如何過分地被壓縮到一定要在 6 月 6 日的死線前要完成。她是知道的，她主持大局，她亦負責幫忙把時間壓縮到今天。她怎麼可以倒過來批評鄭家富議員太遲提出建議？這是很不公平的。說一句公道話，整個審議過程根本是畸型的，致令各項建議要在最後一秒鐘才可以提出來，我們沒有機會繼續討論下去。如果這項條例草案是在 10 月才提出，我們便有 3 個月討論鄭家富議員的修正案，那又是一個不同的環境，她是知道的。所以，我覺得她剛才的言論……尤其是她是一個知道內情的人，又是負責操刀壓縮審議時間的人，她沒有理由說那番話，指責鄭家富議員提得太遲的。多謝主席。

全委會主席：劉健儀議員，你是否想澄清？

劉健儀議員：不是，我是要回應。

全委會主席：你是要回應？稍後一併回應好嗎？

劉健儀議員：好的。

梁劉柔芬議員：主席，我也不是法案委員會的委員。不過，今天（特別是在這一節）聽過有關法律精神方面的討論，我不希望今天我們的言論，尤其是在多位律師發言後，令人覺得 A 和 B 有共通點，在合併後便可以將 A 和 B 的特性隨意改變，然後得出一個 C，可能不是 C，而是 X 的東西。

我認為我們不應這樣看待這件事情，特別是當我們提到 merger — 剛才政府也提過一份 Memorandum of Understanding（即 MOU）— 的情況時，如果我們是負責任的政客，在很早前向政府提交 mandate 時便應該表明，我們可能考慮某些方案，但卻不能將它完全變質。

我覺得剛才所有大律師、律師都好像反覆在說，可以利用這個變成 C 的過程，令其完全脫離原先的角色或原有的特性。我不希望得出這樣一種形式來。謝謝主席。

劉健儀議員：主席，我希望同事不要這麼敏感，我剛才所說的是事實，我完全無意批評鄭家富議員。

我覺得處理這項《兩鐵合併條例草案》最大的困難是，每當談到一些事實時便會很敏感，同事之間都很敏感，以為是批評。我其實完全沒有這個意思，而只是說出一個事實，便是票價穩定基金的概念是在後期才出現的。如果它是在 2004 年盤古初開時出現，說不定處理手法可能會有所不同。我並不是在批評，我知道大家也做得很辛苦。不過，我同時也希望同事瞭解，我作為法案委員會主席，這也不是容易背的擔挑，並不是一項容易的工作。我想先澄清這點。

有關梁耀忠議員提到為何我說票價穩定基金是好事，我希望梁耀忠議員能夠坐下來聽我說，或許昨天我發言時他不在席。如果他不在席，我會重新再說一遍給他聽。我說票價穩定基金在不同環境下是好事，在於有關西區海底隧道和大欖隧道的兩項條例均設有票價穩定基金。當時，在那兩項條例下是一件好事，否則，我們當時也不會支持那項條例草案。

為何我們說它在那兩項條例草案下是好事呢？因為它事實上能夠穩定隧道收費。當時，兩條隧道的營運和財務安排的基礎，是用 3 條路軌的，分別是最低收入淨值估算、較高收入淨值估算和最高收入淨值估算，而政府當時亦分別與兩間隧道公司協議他們可以賺取的內部回報率，分別是 16.5%和

15%。最低收入淨值和較高收入淨值之間的收入，便會達致這個內部回報率。那麼，基金是怎樣計算出來的呢？基金是指在超越較高收入估算但未達最高收入估算中抽取 50%；如果已達到最高水平，即是收入變得超乎想像，便會全數撥入基金。換言之，這樣便解決了日後在車輛使用量減少時有需要加價的問題。那些資金是當時隧道公司在賺到超越協議回報後撥入基金的。我說是好事，是因為如果沒有這個基金，這筆錢便會落入隧道公司的口袋裏。我們不想這筆錢落入隧道公司的口袋裏，而是希望這筆錢能夠回饋駕駛者。所以，在那兩項條例下，這個安排絕對是好事。

收取所得的資源是很恰當地從額外資源和額外收入中撥出的，這是非常好的安排。可是，這項好安排並不存在於沒有最低內部回報率和沒有那 3 條路軌的財務安排的隧道。所以，大老山隧道沒有，東區海底隧道沒有，而其他交通基建設施也沒有這項安排。如果沒有這項安排，情況就如現時談論的兩鐵合併，我們從不保證地鐵公司、九鐵公司或合併公司會賺取任何回報，我們並沒有這樣做，也沒有向他們保證能夠賺取任何金錢。因此，當中根本並不存在多賺或少賺的問題。如果要在這個基礎上設立基金並收取 3%，是不行的，可以在訂出新安排後再作討論。問題是到了現階段，我們覺得突然要改變這麼基本、基礎的財務安排，在現階段是不恰當的。謝謝主席。

梁耀忠議員：主席，我聽了劉健儀議員的發言，但我未必可以完全消化，因為是頗複雜及具資料性。不過，我仍有一些東西想問一問劉健儀議員。我聽她剛才的發言，她是同意基金有穩定票價的功能，她只覺得兩鐵合併與隧道有一些不同，便是內部財政安排有不同。

既然她覺得基金有穩定票價的功能……我其實不知道她是否覺得這是重要，即我剛才所說的大前提，市民最關心的，只是合併後票價能否受到控制，會否穩定？如果她認為這是大前提，我便感到很奇怪，既然是那麼重要，她為何不爭取延長審議條例草案的時間？

主席，到今天為止，我不知道在座其他委員怎樣，但我個人實在很不明白，為何《兩鐵合併條例草案》必須在今天通過呢？遲一些才通過有甚麼問題？有甚麼地方不妥當呢？唯一是地鐵公司不斷告訴我們和市民，如果遲一些才合併，便要遲一些才減價。有關這個問題，我昨天已說了。

全委會主席：梁耀忠議員，你剛才說的問題，你們在法案委員會內似乎已說了很多、很多次，還有……

梁耀忠議員：主席，我還未說完。

全委會主席：我知道，但我想告訴你，你已經稍為離題，因為現時所討論的議題，是要決定是否通過這些修正案.....

梁耀忠議員：我正在說.....

全委會主席：所以如果你要說，便說回修正案的內容，怎會說今天是否應該討論呢？那已是過去的事，你說回現在這項議題吧。

梁耀忠議員：不是的，主席，我不同意你這個說法，因為我說話是有前因後果的，我發言不能只說結果，不說前因。

全委會主席：可是，你說的前因很長。你可否把前因說得短一些，後果說得長一些？

梁耀忠議員：你可以要求我說得簡短一些，但不能說我不應說。

我自己覺得既然是這樣，為甚麼不延長審議過程，以便能審議這項建議？特別是劉健儀議員覺得這項基金的大方向是好的，但內容卻要斟酌。主席，矛盾的地方在哪裏呢？劉健儀議員剛才說過一句話，除非是我聽錯了。她在前一段時間發言時說，為甚麼現在不先通過條例草案，遲些再商討？這變成是可以商討內容的。既然內容可以商討，問題便在於時間。我剛才為甚麼會說前提？便是在於時間關係。為甚麼一定要在通過後才商討，而非在通過前商討呢？主席，我就是想問這個問題。

大家今天所爭論的，除了是她所說的基金有合約問題，諸如此類的問題外.....既然如此，我覺得這並非原則問題，而是細節的問題、技術上的問題而已。我想鄭家富議員是願意公開再商討細節問題的內容，我相信他是不會介意的。至於如何能令基金運作更完善，我相信鄭家富議員是同意可以再商討下去的，問題在於我們是否有機會商討呢？是沒有時間再商討，因為主席你剛才說今天必須通過條例草案。

全委會主席：我沒有說今天必須通過條例草案，我只說我們現時正在討論這項議題，你不能亂說，你必須收回這句話，因為主席從來不會叫大家通過任何一項法案，或否決任何一項法案。你要收回這句話。

梁耀忠議員：主席，我的意思.....

全委會主席：你要收回這句話。你說“主席說今天必須通過條例草案”的這句話，我不能接受，你要收回。

梁耀忠議員：主席，我想先澄清。

全委會主席：你要收回，你要收回“主席說今天必須通過條例草案”這句話，因為這根本是正面挑戰我的中立性，我怎能容許？我從來也不會叫你們通過任何一項法案，你收回後再繼續發言。

梁耀忠議員：OK，主席，我收回，然後我再澄清剛才的說話。

我的意思是這項條例草案要在這個時間提交議會通過，而不是要在今天通過，不是你要我們通過。我的意思是提交議會通過。

全委會主席：提交議會是進行辯論，然後投票.....

梁耀忠議員：對的，我的意思.....

全委會主席：通過與否並非一個事實，必須經議員投票，現在是尚未通過。所以你絕對要收回“主席說今天必須通過條例草案”這句話。不過，既然你已收回所說的話，我便接受你那樣做，但你以後說話要小心。

梁耀忠議員：OK，我再澄清一下。我所謂通過，意思是要經過程序通過或不通過。

全委會主席：對的。

梁耀忠議員：是要經過辯論，可能通過或不通過。

全委會主席：對的，沒錯。

梁耀忠議員：我覺得問題在於為甚麼我們之前不可以有多些時間討論細節問題，甚至技術上的問題呢？為甚麼不可以呢？為甚麼一定要現在如此快提交本會呢？為甚麼呢？我質疑的矛盾性就在這裏。劉健儀議員剛才說過遲些可以再慢慢商討。我要質疑的便是為甚麼要遲些慢慢商討，不在之前把問題商討妥當？

主席，我謹此陳辭。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

劉健儀議員：主席女士，我無意再回應梁耀忠議員，因為我覺得我已重複又重複地說話，我亦清楚說出了我在這些事項上的立場。

為何我們今天要在這裏辯論，或其實昨天開始已開始了這項辯論呢？其實梁耀忠議員和其他議員是很清楚的，我們希望能在 7 月 11 日通過這項條例，讓地鐵公司可以與股東進行商討，然後能盡快在 11 月落實合併，市民大眾便從而可以即時享有減價。

梁耀忠議員對此知道得清楚。無論在法案委員會或內務委員會，我們也反覆地討論，我不相信在此重複地討論這問題，會對整件事的討論有任何作用，這只會浪費時間。

謝謝主席女士。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

鄭家富議員：主席，我剛才很細心聆聽不同黨派的同事在這問題上所表達的意見。我希望逐點回應大家的說法。

我們立法會就這項《兩鐵合併條例草案》，今天到了這裏，其實有很多令我們同事不滿的地方，這是我同意的。

主席，正如我昨天在恢復二讀辯論首先發言時已說過，我覺得我們的法律事務部和秘書處，甚至主席本人，要因應我們很多的修正，包括這基金這個問題，其實花了不少時間。這樣花時間是否會令我們的工作做得好呢？我相信我稍後在三讀前，主席，我明白我仍可在詳題及整體等發言。

但是，就這項修正，其實昨天晚上約 10 時多也應該完成，即我以為我問完局長後，局長會站起來以寬容態度說會落實或研究。豈料自由黨同事周太提出維護合約精神，這便揭開了另一場辯論。接着，劉健儀議員剛才亦說出時間性的問題，說鄭家富應該早些提出，那麼急切和倉卒，怎能這樣通過呢？當然，李卓人議員剛才已說得很清楚，我很感謝他說出了大部分我想說的話。

但是，我希望主席明白，我聽了那麼久，正如我前數次的發言般，其實是否有鐵路發展基金或票價穩定基金，我已覺得不是關乎合約精神的問題了，而是各黨各派究竟如何看合併後公眾利益的平衡，以及鐵路公司商業利益的平衡應放在哪裏的問題。

自由黨的同事，我尊重他們作為工商界代表，他們在他們的功能界別及經濟理論考慮上，覺得這點不大妥當，要考慮清楚才行，3%會影響從前的管理合約等。但是，我希望我們作為監察公眾利益的人，以及昨天梁國雄議員發表最後一次言論……主席，我認為這是他加入本會以來，發表過最好的一次講話。他特別提到民約論。無論大家是否贊同他，我們現時正在談論的，其實是兩種不同的意識形態，於是，大家不要說一些似是而非的合約精神。

如果要說合約精神，我想局長和劉健儀議員均十分明白，由 2004 年 2 月開始，當政府決定要兩間鐵路公司（“兩鐵”）開始磋商合併目的時，至 2006 年 4 月 11 日決定簽署諒解備忘錄期間，在兩年零 9 個月中，已經落實的沙中線……如果說合約，連一項如此龐大又涉及基礎理念的合約，九鐵公司竟然也可以說兩鐵要合併，那麼便不興建，令沙中線因此擱置。如果真的是說合約精神，以商業理念來說，又如果九鐵公司不是政府全資擁有，我相信九鐵公司絕對會考慮控告政府毀約。

所以，這並非是關於合約精神的問題，兩鐵合併明顯會影響沙中線過去簽下的一些合約，影響兩鐵個別員工的合約，也影響到很多過去訂下的合約。我們這項鐵路發展基金，我當然明白一定會對兩鐵在未來收益上有影響。我期盼作為大股東及全資擁有者的政府，在平衡商業利益以及公眾面對日後可能出現的龐大加價壓力後，在車站上蓋的地產物業，那些如此珍貴的土地資源，其實也是公眾應該享有的。至於政府，它只是代表公眾，間接注資給兩鐵發展物業的，我們盼望撥取某部分以發展鐵路，令服務做得更好。這純粹真的是如何落墨和定位的問題。所以，我盼望劉健儀議員真的不要再說維護合約精神了。她的律師界同事其實也說過這點，所以，主席，我不想重複了。

第二是極權國家的問題。我聽後我真的感到.....我希望劉健儀議員要明白，法例釐定並不是修改法例時便要像極權國家般，要訂出某些東西，要人怎樣做便怎樣做。其實，我也不想用這麼短的時間來討論這點。如果我作為這法案委員會的主席，主席，譬如一項很具爭議、類似這項議題的，便是反吸煙條例。任何同事如要對這項條例作出修正，我甚至會要求就修正再作詳細諮詢。

所以，劉健儀議員剛才帶出了一點，說時間上是這樣，是很難做得到的。因為我們完全不能掌握鐵路公司的想法究竟是怎樣。公眾的想法我們也不知道，3%是否足夠？公眾可能說不夠的。因為我再翻查這項紀錄，主席，我們看到由 2002 年至 2006 年地鐵公司和九鐵公司的利潤。在 2002 年，它們的利潤約為 49 億元；2003 年約為 70 億元；2004 年是六十多億元。對於這些利潤，公眾可能會問，根據過去 10 年的數字，究竟訂下多少個百分比會較為合適，令鐵路公司覺得不大“肉痛”，公眾又覺得未來 50 年的基金滾存是足夠的？如果是這樣，我同意應可作更詳細的討論。

不過，世事是沒有絕對的，主席，也是沒有完美的。為何今天會到了這個地步？為何主席剛才那麼動氣？我是絕對明白的。因為我們這陣子被政府迫得很動氣，EQ 少一點也吃不消，令我們會內各黨各派的矛盾全部走了出來，這令我們立法會的立法尊嚴也受影響，局長。不過，我不再多說，因為這是離題的，我稍後在三讀前會再說。

所以，主席，有關鐵路發展基金，正如我剛才所說，希望不要再說合約精神了，因為兩鐵合併已把所有過去兩鐵內部或與政府簽訂的合約，其實都已推倒重來。如果政府願意多做些工作，甚麼合約精神也沒有問題，因為是雙方的，政府願意，鐵路公司又能說服它，兩邊同意，合約便能成事。

現在問題是政府不願意成立鐵路發展基金或票價穩定基金，政府既然不願意做，鐵路公司當然也不願意做。誰會走出來說撥 3%成立基金？是不會的。政府不做，鐵路公司不做，我們會內支持政府的各黨各派，例如自由黨、民建聯也覺得無須支持，就是如此簡單了。

主席，我覺得大家已經充分討論過這個課題。我相信大家在意識形態上，例如梁國雄議員的民約論等已探討過。公眾日後對鐵路發展模式，是否應從物業上蓋得益的某百分比，來抵消鐵路發展和票價壓力，我們民主黨和泛民的大部分同事覺得是有需要的。我亦希望自由黨和民建聯的同事會表達他們的意見，因為我還未聽到民建聯的同事有任何意見，我也很想聽聽他們的高見，無論他們是支持或反對，希望他們不要只是按鈕，而是說出他們的決定是從何而來的。

無論如何，兩天零 3 個、4 個小時的辯論是正面的，我會從正面去看。無論大家是否同意其他同事的觀點，大家已開展對此問題的討論。如果正如梁耀忠議員剛才所問——他問得很好，我希望劉健儀議員作為自由黨在這方面的發言人……今天，我再重申我這項修正是會“凍過水”，是沒有可能會獲得通過的。但是，如果真的不獲通過，同事又覺得我的概念在某個程度上可以再發掘、研究及可取，請大家各抒己見，表達理念，繼續把我的理念處理得好一些並更完善，無論令商業利益或公眾利益，均能取得平衡。這才是面對我們未來 50 年鐵路發展的一個健康模式。

謝謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

（沒有其他委員表示想發言）

環境運輸及工務局局長：主席，昨晚和今早有很多委員發言的焦點都好像是集中在票價穩定基金上，我剛剛想發言，其實是想把大家討論的焦點拉回來。

鄭家富議員的主題是有關一個發展基金，希望大家在這方面，即就是否支持這項修正案方面上，清楚知道討論的是關於發展基金。

我有 3 點想補充。鄭家富議員提出的修正目的是成立一個基金，用來提供或改善鐵路服務或設施，促進鐵路安全。但是，我很想強調，在我們合併後，合併公司會一如現時的鐵路公司，一定要遵守和根據法例和《營運協

議》，維持妥善及有效的服務和安全標準。無論有沒有這個基金也必須做到這件事。合併公司成立後，更要投資保養、更新和改善鐵路系統的設施，以達至這些明文規定的要求。為了這數點，是無須建立一個特別基金運作的。所以，政府不同意這項修正案。

第二點，關於成立票價穩定基金的概念，我已說了數遍，我們對此是持一個開放態度。但是，這是一個複雜的課題，我們不能倉卒行事，如果真的有建設性和有合理的建議，政府態度當然是開放的，這點將來可考慮。但是，我必須指出，兩鐵合併後，規定票價調整已依從一個客觀而又透明度高的機制。相對於現時鐵路公司的票價自主權，這本身已有一個穩定票價水平的作用。我希望在合併後，讓新機制運作一段時期後，瞭解其效果才決定下一步有甚麼需要檢討，我們其實也有一個機制用來檢討這個票價機制的。

最後，有關為物業發展利潤而成立票價穩定基金的建議，這點在過去的法案委員會上已很清楚詳細地作出討論。賦予地鐵公司物業發展權的目的，是為了在財務上不可行的新鐵路，填補資金差額，令鐵路公司可以建造有關鐵路，為市民提供服務，同時將票價訂在合理水平，無須政府補貼。所以事實上，鐵路和物業綜合發展的模式，推展鐵路項目，鐵路公司已在釐定新票價的過程中，反映了物業的收益，因此調整票價便不應再次計算在內。換句話說，在釐定新路線票價的過程中，已在最初訂票價水平計起，預計在物業方面可得到的利潤已計算在內。所以，如果再用這些收益作為票價調整機制或穩定基金是不合理的，因為這已變成了重複計算。所以在這方面，政府不支持這項修正案。謝謝主席。

鄭家富議員：主席，我會很簡單地回應。因為似乎局長所指出的 3 點，和昨天相比，不過，可能因為辯論是互動的，局長突然提出這 3 點，我認為是比較強硬些，以及這似乎是不同意的回應，所以令我感到可惜。

特別是提到當基金支付我提出的第 32G 條的建議時，在(1)(a)和(1)(b)所述的兩個用途上，我們都明白，促進鐵路安全，這是任何人也知道鐵路應該要做的，究竟是否有需要成立額外的基金來要求鐵路在這問題上下工夫，我昨天已清楚表明。我指出我費盡唇舌，大家也費盡唇舌，討論興建幕門或提供其他一些例如廁所等服務。有關這些改善鐵路服務，如果有一個基金，可能會省卻很多行政上，甚至對鐵路公司提出要求的時間。所以，我希望局長也明白，提供或改善鐵路及鐵路廁所的設施或服務，或服務這點，含意其實很大，這含意也代表了如果我作為一個乘客要付出高昂的車費，來換取我覺得不甚合理的服務，我認為鐵路公司收費過高，為何會這麼昂貴呢？即使實行可加可減機制後，如果他們也覺得似乎跟社會脫節時，這個基金便會有其可取之處。

昨天至上數次局長在場時，當局給予我的感覺這事是值得研究的，因為真的會有這方面的功用可能會產生。但是，剛才局長站起來發言時又覺得是推倒重來。她認為第一，這根本是鐵路公司的責任，不須有額外基金；第二，現時的鐵路的穩定或票價可加可減機制，已有一個穩定票價基金的內涵，沒有需要再有這東西了。

所以局長，我無意重複大家互相的辯論，是真的，不過，我記得昨晚問局長時，涂謹申議員比較動氣，因為他擔心政府所指的研究是敷衍，以及是安撫我們，說即使贊成，如果不通過也不要灰心，我們會繼續研究。我便很擔心，如果政府回應我剛才的 3 點，那麼當局會研究些甚麼呢？因為當局有個大前提，認為沒有需要並高調要求同事反對我。當然，政府也要叫他們反對，但昨晚為甚麼我希望當局有較積極進取的回應，以作為研究的基礎呢？如果根據剛才提出的 3 點，還用研究嗎？政府根本已認為設立基金是多餘的，這便是意識形態相對上的不同，所以如果局長搖頭，可能是我歪曲了她的說法，如果局長樂意，我當然樂意多聽一次她剛才說的一番話。謝謝主席。

全委會主席：在我向各位提出鄭家富議員議案的待決議題之前，我想再次提醒各位，如果他的議案獲得通過，他可以動議修正案，在第 5 條增補“委員會”及“基金”的定義。不過，如果他的議案被否決，他便不可動議有關的修正案。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：新訂的第 15A 條前的新標題及新訂的第 15A 條，予以二讀。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

鄭家富議員起立要求記名表決。

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請各位委員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

吳靄儀議員、張文光議員、李鳳英議員、郭家麒議員及張超雄議員贊成。

何鍾泰議員、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、張宇人議員、方剛議員、李國麟議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員及黃定光議員反對。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、馮檢基議員、梁家傑議員及梁國雄議員贊成。

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、李國英議員及張學明議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 21 人出席，5 人贊成，16 人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有 17 人出席，9 人贊成，7 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布議案被否決。

全委會主席：由於鄭家富議員動議二讀新訂的第 15A 條前的新標題及新訂的第 15A 條的議案已被否決，他不可動議修正案，在第 5 條增補“委員會”及“基金”的定義，因這與全委會已作的決定不一致。

秘書：經修正的第 5 條。

全委會主席：由於全委會較早前已通過環境運輸及工務局局長就第 5 條動議的修正案，我現在向各位提出的待決議題是：經修正的第 5 條納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（ 委員舉手 ）

全委會主席：反對的請舉手。

（ 沒有委員舉手 ）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 8 條。

鄭家富議員：主席，我請你批准我根據《議事規則》第 91 條，動議暫停執行《議事規則》第 58(5)條，以便全委會可以在考慮第 8 條時，一併考慮我建議新訂的第 21E 條。

全委會主席：由於只有立法會主席才可以同意動議暫停執行《議事規則》的議案，因此，我命令全委會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

主席：鄭家富議員，我批准你提出要求。

鄭家富議員：主席，我動議暫停執行《議事規則》第 58(5)條，以便全委會可以在考慮第 8 條時，一併考慮我建議新訂的第 21E 條。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：暫停執行《議事規則》第 58(5)條，以便全委會可以在考慮第 8 條時，一併考慮鄭家富議員建議新訂的第 21E 條。

主席：我現在向各位提出上述待決議題。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。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：本會現在成為全體委員會。

秘書：新訂的第 21E 條 加入附表 7。

全委會主席：鄭家富議員已作出預告動議修正案，以修正第 8 條及增補新訂的第 21E 條，該等條文旨在修正《地下鐵路條例》第 9 條及增補附表 7。張超雄議員及環境運輸及工務局局長亦已分別作出預告動議修正案，以修正第 8 條，從而修正該條例第 9 條。

全委會主席：全委會現在進行合併辯論。我會先請鄭家富議員就第 8 條發言及動議他的修正案。

鄭家富議員：主席女士，我動議修正第 8 條。

主席女士，第 8 條是數項關於服務的要求，便是港鐵公司在未來須提供月台幕門和半身式的自動閘門，這是新增條文第 9(1A)(a)條的內容。其次是“提供設施，以使鐵路處所內可接收電台廣播服務”，這是新增條文第 9(1A)(b)和(1B)條，以及第三，我以附表形式把地鐵公司和九鐵公司的現有服務承諾納入，成為法例的一部分，這也涉及昨天提及的準時率 99%之類的服務指標。

主席女士，我想這個課題在我們過去的議會內已討論多年。關於月台幕門和半身式的自動閘門，其實，最近在議會的事務委員會或鐵路事宜委員會內也獲得較正面的回應。九鐵公司和地鐵公司亦已經在上月，即 5 月 4 日的會議中表示，在月台安裝幕門和閘門在技術上是可行的。現時，其實九鐵和地鐵一共大約有 15 個架空月台未裝設幕門。關於這些幕門，我相信不用我多說，大家其實也知道在安全上，它們可防備乘客在擠迫的月台上失足跌下路軌或企圖自殺（其實，這是十分可悲的一種方便）。因此，我們希望也相信過去曾在議會中支持要求裝設幕門的同事能夠繼續支持。

另外一個在今次法案委員會中有較多討論的事項是應否有一些裝置或鋪設電纜，以使在地鐵的隧道內或在地鐵沿線能夠收聽收音機。主席女士，這或許有需要大家就具體服務的理念進行討論。我提出這個觀點和要求，其實有兩大點是希望大家或局長可作出回應的，因為其實在一個資訊發達的社會，尤其香港是一個資訊發達的國際資訊中心、一個這麼進步的社會，如果在隧道內也能夠接收到收音機，在乘搭地鐵時能夠知道地鐵隧道以外的信息，這實在是人之常情和所有人也覺得應該可以提升和增值的一項服務。在各條行車隧道內，多年以來其實已經可以收到 FM 和 AM 的頻道，為何在乘搭地鐵時，當列車進入隧道或地底後，便猶如與外界隔絕般呢？當有事故發生時，尤其是有事故或故障時，有時候如果能令那百多萬以至五百多萬的乘客在當天那一刻能夠獲知一些故障事件，我相信也會有助在事故中疏通和疏導乘客。所以，廣播服務其實是一項增值和雙贏的服務，也可以透過廣播服務，令資訊的流通更發達。

特別是我們在法案委員會內曾詢問要動用多少金錢，主席女士，即地鐵須動用多少錢呢？主席女士，他們粗略估計鋪設這些電纜需款 1 億元。不過，我要求地鐵公司不要這麼快便表示需款 1 億元，因為 1 億元是一個龐大的數字，即在 1 之後是有很多個零的，那麼究竟在這麼多個零當中，有多少是用作鋪設電纜、安裝接收器、天線，究竟是如何處理的？究竟可否便宜一點？地鐵方面不願意提供這方面的數字。各位也知道，當有關方面不願提供數字時，便往往會令我十分擔心，他們會不顧一切地提供一個龐大數字，令人以

為要花足足 1 億元來做這件事，是很慘的，羊毛出自羊身上，日後又可能要在乘車時從八達通被扣除 5 毫，而不是 1 毫這麼少了。

不過，我覺得，其實，大家要明白，如果這項增值服務是可取的，我很希望地鐵公司能拿出一點誠意來，提供一個細分的數據，告訴我們究竟 1 億元是怎樣計算出來的，當中多少千萬元是用作鋪設電纜、多少千萬元是用作安裝天線、多少千萬元是用於安裝軟件的安排上。此外，地鐵公司表示每年維修費用需款 400 萬元。地鐵公司提供另一個數字，表示電訊公司——即為主席女士你和我也必定擁有的無線電話提供服務的電訊公司——每月也向我們收取月費。原來地鐵公司每年也向這些電訊公司收取 2.67 億元，是純利潤，主席女士，每年達 2.67 億元。50 年便有一百一十多億元，這是一個龐大數字。如果以 50 年專營權計算，地鐵公司單是收取這些電訊公司的所謂隧道費，已會超過 100 億元，現在要求它花 1 億元來鋪設電纜，讓市民可在隧道內收聽收音機，卻竟然說無法辦到，我覺得這表現是否過於吝嗇呢？

當然，一些表示有保留的同事在法案委員會審議階段表示，地鐵公司現正考慮更先進的方法，例如 **Wi-Fi**、上網服務、利用第三代流動電話通訊服務等。可是，主席女士，你也要明白，永遠有一批人是落後於科技三四年的，尤其是上了年紀的人，包括我也自認有時候在科技上……我想 40 歲以上的成年人較 30 歲或 20 歲那批用 **i-Pod**、第三代流動電話的人，必定會落後數年。那一羣人現時可能是用手提電話聽收音機，也可能用另外一些的收音機來聽電台廣播的，即利用個別的收音機。他們希望在乘搭九鐵、巴士、小輪時聽聽收音機，但在乘搭地鐵時，這羣年紀較大的人，進入地鐵範圍內忽然便聽不到收音機。如果說花 1 億元來鋪設硬件，每年花 400 萬元來進行維修，相對他們在未來 50 年有接近 100 億元的可觀收入，地鐵公司一方面收取費用，另一方面卻又不提供增值服務，那麼，我對鐵路公司在合併後提供“一加一大於二”的增值和協同效益，便會打一個問號。因此，主席女士，就此，我很簡單地訂明“設置有關設施，以使或利便在鐵路上或鐵路處所內接收聲音廣播服務”。

接着，我的一項修正是在附表 7 第 3 欄內列出一些服務準則的服務表現水平。為何我要把附表 7 的服務表現要求加入附表內，使它成為主體法例的一部分呢？原因是我們覺得我們在昨天也曾進行辯論的計算法，即如何計算何謂準時、列車的準繩度、列車班次行走的服務是否令市民滿意等，很多時候這種計算法和現時的服務表現水平是與公眾的要求稍為脫節的。舉例而言，列車按照既定班次行走服務表現水平達 99.5%；乘客服務車程準時率地鐵是 99.5%，而九鐵則是 99%，而就列車準時程度而言，兩間鐵路公司均是 99%。

此外，還有一些我們較早前曾討論過的售票機可靠性或增值機可靠性的問題。主席女士，你也會留意到，過往那些八達通增值機被發現原來在增值時出現問題，亦出現故障和多收乘客票價的問題。此外，並不是由他們主動告知乘客的，而是乘客可能在亂打亂撞的情況下，上網看看為何會少了一筆錢，然後到增值機查看，靈機一觸地發現增值的款額與上次的餘額有出入。因此，就增值機可靠性的計算辦法——因為我們也曾討論過這問題——他們並不是以我們認為應採用的多扣款額和每宗扣錯錢事件的款額來作計算基礎的，而是扣錯 100 元又視作一宗個案，扣錯兩毫也視作一宗個案，因此，公眾便會認為這與準時率很接近，永遠也覺得無論是增值機或班次準時的計算方法，總是對鐵路公司優惠一點或寬鬆一點的。這也未能表達公眾認為在短時間內扣錯四五百名乘客合共接近 6 位數字的金額的錯誤，在現時的這個基準中，是未能表達出這種錯誤的。

因此，我希望透過這項修正案，我們的增值機的可靠性和我們列車的準時程度可有更合理的標準和指標，以及能符合更客觀的要求。因此，我提出加入第 9(1C)條，即行政長官可會同行政會議藉命令修訂附表 7。透過日後這種命令，立法會也可以進行辯論，究竟我們對這些服務表現的準則是否須定期作出修改，定期令公眾看看這些服務水平能否合乎現時市民的需要和服務指標。另一個例子是閘機出入口的可靠性。我們已討論過很多次，其實，在入閘時可以顯示八達通餘額的入閘機不多。鐵路公司表示會盡量改變，不過，它也表示入閘時其實也是無須有顯示的，因為出閘時也是有顯示的。可是，部分車站，例如中環站，在入閘時其實已可看到餘額。

最初，地鐵公司好像要跟我打賭般，我說有些入閘機已經是那樣的，它們自己內部可能也弄不清楚，後來才告訴我是真有其事的。於是，我覺得這些出入閘機的可靠性有需要不斷提升，讓大家共同監察現時的電子貨幣、八達通等，知道何時出了錯，不要令乘客有損失才可。因此，我希望以上種種修正，可令兩鐵在合併後，“一加一大於二”的協同效應能夠得以落實。

多謝主席女士。

擬議修正案內容

第 8 條（見附件 I）

全委會主席：我現在請張超雄議員及環境運輸及工務局局長就鄭家富議員的修正案及他們本身的修正案發言；但不會在現時請他們動議他們的修正案。

如果鄭家富議員的修正案獲得通過，他可動議二讀新訂的第 21E 條。此外，我會批准張超雄議員修改他就第 8 條動議的修正案的措辭並動議經修改的修正案。

如果鄭家富議員的修正案被否決，他不可動議二讀新訂的第 21E 條。張超雄議員可就第 8 條動議他的修正案。環境運輸及工務局局長稍後能否就第 8 條動議她的修正案，則視乎全委會就張超雄議員的修正案所作的決定。

張超雄議員：主席，我的修正案與鄭家富議員的修正案重疊的地方，便是在於月台幕門方面。根據我手邊的資料，在 2001 年至 2006 年這 5 年期間，有 6 宗視障朋友意外墮軌的事件。傷殘人士使用兩鐵而意外墮軌，我相信不止這個數目。不過，我的資料事實上並不太齊全。即使我們想取得更多資料，也未必能夠容易獲得。

事實上，墮軌事件有些是屬於自殺，也有些是意外。早前，香港大學（“港大”）防止自殺研究中心曾嘗試研究在地鐵墮軌的情況，以及與是否有幕門設施的關係；也希望組織這些資料，以研究如何避免在地鐵或其他鐵路將來再有這類意外發生。不過，很可惜，當他們向地鐵公司要求提供有關資料時，地鐵公司卻拒絕提供。港大防止自殺研究中心也曾向環境運輸及工務局的廖局長索取資料，廖局長方面亦拒絕提供有關資料。

事實上，這點令人覺得很遺憾，因為這些也是與兩鐵運作時的公共安全很有關係的。我們一些學術團體想進行的有關研究，是與幕門的設施有一些關係的，但我不太清楚為甚麼不論是公司或政策局也好，均拒絕港大索取資料的要求。它們的解釋是因為可能會牽涉一些私隱。在這方面，我怎樣也看不到涉及甚麼私隱。

不過，無論如何，我就這方面也不會再說太多，因為我將會提出一項口頭質詢。關於公眾安全和傷殘人士使用鐵路時的安全這項議題，以及關於裝設幕門能令他們的安全獲得進一步保障這件事，是值得我們繼續探討下去，以及值得公眾多些瞭解現時的情況的。

剛才，我提到 5 年內有 6 宗失明人士墮軌的事件，而其他也是……例如在 2006 年首 3 個月內，最少發生了 10 宗的墮軌意外。其實，這些事件不單會發生在傷殘人士身上，也會發生在普通的健全人士身上。主席，我們須想像一下，當傷殘人士使用鐵路時，他們有時候會在上下班的時間使用鐵路——傷殘人士也會上下班的——在繁忙的時間，雖然在地面上有一些所謂的引路徑，但在繁忙時間，月台也通常站滿了乘客，引路徑給予失明人士的

保障大受影響。所以，如果沒有了幕門或半幕門，傷殘人士在這種環境中，他們的安全其實確是不能得到很大保障。

地鐵就不願意安裝幕門或半幕門（尤其是在架空月台）的解釋是：一、技術困難；二、幕門會導致月台空間進一步減少。對於這點，我們是有很大的異議的。事實上，我們從經驗看到，在安裝幕門後，在一些車站（例如迪士尼樂園的車站也設有半幕門），月台空間反而可能增加了。增加了的意思是在沒有幕門時，會有一條限制乘客不得超越的黃線，因為太接近路軌，容易有危險，但在安裝幕門後，空間其實是擴闊了的。即使在很擠迫的情況下，在有了幕門後，也確能進一步向乘客提供很多安全保障。這點對於一些行動不便——不一定是傷殘人士，有時候是老弱的人或兒童——在這些情況下，也能夠提供進一步的保障。

有報章曾經進行一項研究，他們進行了一項調查，訪問了五百多名市民，詢問大家是否同意應該安裝幕門，而由於東鐵基本上是沒有幕門的，因此也特別詢問應否在東鐵安裝幕門。事實上，有八成的市民均認為應該安裝，當然，有部分人認為半幕門也可以。我自己也覺得這應該取決於技術上的可行性，以及兩鐵公司自己進行的研究。不過，最重要的一點是，如果沒有幕門，始終對於傷殘人士或對於行動不便的人是會造成一些危險的。

除了幕門以外，鄭家富議員亦提到兩鐵，尤其是在地鐵的站內，應該讓市民收聽電台廣播。除了一般市民利用收音機收聽基本的資訊和娛樂以外，我也有一個新觀點。其實，收音機有時候是可能可發揮緊急的通訊的作用的。假設在地鐵站內發生一些嚴重的意外，或這些意外是在車站以外的環境發生，如果地鐵車卡本身的通訊系統受到破壞或不能運作，而外面的環境，即在地鐵的隧道內也未必有一個公共廣播系統時，收音機其實是可以發揮讓當局和乘客溝通的作用。當然，我們不會期望這種事情會經常發生，而一般也不會，但如果萬一發生時，這項設施其實也會容許當時有收音機的乘客能夠接收到有用的資訊。當然，這一點不可以說是一個考慮安裝天線，令地鐵的乘客也可以收聽電台廣播的主要原因，但我覺得這也是值得參考的。因此，我亦非常支持鄭家富議員其他的修正案。多謝主席。

梁耀忠議員：主席，我想……

全委會主席：梁耀忠議員，是否規程問題？

梁耀忠議員：我想發言。

全委會主席：你按鈕便可以了。

局長，請你發言。

環境運輸及工務局局長：主席女士，我將會動議修正案，清楚訂明如果港鐵公司在經營權有效期間經營西北鐵路巴士服務，港鐵公司除了根據香港的鐵路條例及所有其他適用的法律外，也須根據《營運協議》妥善而有效率地經營。我在稍後聽過議員的發言後，會再考慮回應的。謝謝主席女士。

梁耀忠議員：主席女士，就這個環節，鄭家富議員的部分發言提及有關幕門或半幕門的問題。

我想告訴主席女士，在過去多年以來，差不多在每年我們也會與失明人士協進會一同進行一些行動，要求地鐵正視幕門的問題。為甚麼呢？是由於失明人士協進會經常接獲他們會員的投訴，指他們的會員在使用地鐵的服務時其實感到很擔心，例如擔心自己可能會墮軌之類；而不幸地，也有會員的確曾經墮軌，因而發生不幸的事件。因此，他們每年也邀請我們一起參與一些爭取的行動。

過去，我們在爭取時，地鐵公司表示他們仍未能想出一些技術，可以在一些架空的車站內安裝幕門。這番話我們已經聽了多年，但在聽了多年後，突然，在迪士尼車站開幕時，令我們感到驚訝的是，竟然在一個露天的車站內安裝了半幕門。地鐵公司一直也沒有向我們提及此事，但當我們到達這個車站時，卻竟然看到這方面做得這麼好。原來他們其實不是沒有技術，他們是有這種技術的，只不過是他們是否願意採用而已。既然迪士尼有了這樣的半幕門，我們在議會中，也曾追問地鐵公司為何他們能夠在迪士尼站安裝半幕門，但在其他車站卻不採用。他們表示仍須研究是否可行。

主席女士，這種拖延手法的確令一些人覺得，他們在有需要令自己有信心進入月台乘搭公共交通時，卻被人一拖再拖，試問這又怎能令人再有信心使用這類交通工具呢？可是，很可惜，對殘障人士來說，他們也經常必須乘搭鐵路這種交通工具。為甚麼呢？因為相對而言，這對他們來說總是方便得多，如果不墮軌的話，也是安全得多的。不過，問題是反過來說，卻還是有些不理想的地方，成為他們的障礙，使他們在參與使用時存在困難。

因此，主席女士，我的想法是，地鐵可否真真正正、較為公正地告訴我們困難究竟是在哪方面，讓大家一起想想如何解決問題，這總勝於不斷拖延，以及利用一些抽象名詞，說有需要研究技術等，但卻不知道要研究多久，一直拖延下去。當然，我們知道在架空車站內安裝半幕門的費用必定會較高昂，這點是很明顯，以及我們是明白的。不過，在今時今日，在我們的社會尋求文明及有進步的步伐時，我們是否須在這問題上如此節制着自己、規限着自己呢？

眾所周知，我們鼓勵殘疾人士融入社會，我們又鼓勵傷健一家，這些口號已經喊了多年，但如果我們不能真正實踐的話，這對社會而言是很大的侮辱，而且是在大力地拉其後腿。因此，我認為如果能在法例上清楚訂明必須執行，是很好的。為甚麼我們要訂明必須執行呢？因為回頭看看，如果在 1994 年沒有《殘疾歧視條例》訂立的話，我相信——主席女士，即使你說我是出於私心也好——我不相信這些公共交通機構會自動自覺地提供配套措施，讓殘疾人士使用這些交通工具的。當《殘疾歧視條例》通過後，他們便無論如何也必須依循了。不過，主席女士，我必須補充一句，即使有法例規定，它們也不一定樂意完全地令殘疾人士感到方便的。

正如張超雄議員提出的修正指出，一些車站的升降機也不能充分地提供給殘疾人士使用。如果不訂明的話，情況便會更差，便甚至會是沒有了。因此，為了殘疾人士，尤其是失明人士的安全問題，我完全支持鄭家富議員的修正，也希望無論政府或新的港鐵公司也能夠真的重視安全這個角度，提供良好的設施。

主席女士，我謹此陳辭。

全委會主席：梁耀忠議員，我們現正進行合併辯論，如果你要討論張超雄議員或局長的修正案，都可以一併提出來。

劉健儀議員：主席女士，有關月台幕門及自動閘門，立法會其實十分支持，而且也很關心。過去，我們曾多次討論，其實，現時在絕大部分地下月台，即地鐵的地下月台均已經安裝月台幕門。我們知道地鐵有限公司（“地鐵公司”）或兩間鐵路公司（“兩鐵”）正在進行一項研究，就是透過研究解決在地面或架空的車站安裝月台幕門時遇到的困難。這些技術上的困難包括月台邊緣的承托力，通風及接地保護等技術。這個問題其實有一次也曾在鐵路事宜小組內作出專題討論，該次會議詳細介紹了地鐵公司或兩鐵在這方面所面對的問題。可能梁耀忠議員沒有出席該次會議，也可能是因為他未必是該小組的委員。不過，該次會議也頗為詳細解釋了其中的困難。

我不是做建築的，不過，困難基本上像在一間新房子蓋建一個窗台，如果房子是新蓋的，那當然絕對沒有困難。可是，如果你要在一間舊房子加蓋一個窗台，那便牽涉到技術的問題，不是隨便加蓋一個窗台便可以解決，因為可能會有危險。因此，舊有的因為要解決一些技術的困難而暫時未能設置，這絕對是可以理解的。這就是為甚麼迪士尼樂園的車站可以建設一道半身高的閘門。為甚麼舊有的不可以做呢？因為那並不是容易的事，不是把一兩道閘門搬過去便可以做到的。因為那是現有的設施，如果是加建，便必須解決加建所帶來的問題。

我們也不希望因為建設這些閘門或幕門而引致任何危險。主要問題是由於月台未必是直線，會有很多空位，空位如果做得不好，很容易導致他人失足跌下去。我們十分支持興建這些設施的計劃，但同時我們必須明白並讓兩鐵有時間解決這些問題。地鐵公司亦承諾會解決這個問題，並可於 2012 年在全線各車站設置幕門或半身閘門，而九鐵公司則可於 2013 年完成這項工程。這亦是兩鐵在鐵路事宜小組中曾向議會作出的承諾。以上是提供給梁耀忠議員的資料。

至於其他事項，我們也曾經多番討論。其中我想提到為殘疾人士在車站內或鐵路所提供的設施。我希望張超雄議員也知道，我也有親人有需要坐輪椅，我深深明白有些人須坐輪椅，又要乘搭交通工具時，的而且確要有設施幫助。我曾向張超雄議員及其他議員提及，有一次我到美國東岸乘搭地鐵，有需要轉數次車，當我轉了一兩次車後，第三次時，我推着我那位坐着輪椅的親人，發現沒有升降機（他們的升降機是無法運作的），最後我得回程到出發地點，無法到達目的地。自從那次經驗後，我再檢視香港地鐵的情況，我覺得香港的地鐵公司或九鐵公司，在這方面其實可能已較美國某些城市做得還要好。

我可以肯定地說，香港協助傷殘人士的設施一定較美國好。我們有盲人引導徑，又有其他為傷殘人士而裝置的設施，美國是沒有的。可能是我只是到過美國，或只是特別留意到美國在這方面的情況，又有剛才描述過的經驗，然而，平心而論，香港的兩鐵在協助殘疾人士乘搭鐵路方面的設施，我覺得已是做得不錯了。地鐵公司在過去 10 年其實也有做這方面的工作。過去 10 年來，地鐵公司曾斥資 4 億元安裝這些為協助傷殘人士使用鐵路而裝置的設施，未來又會有一項計劃，將於未來 5 年再投放 1 億元來完善這些設施。當然，要完善這些設施我們是絕對支持的，不過，最重要的是要看到鐵路公司並不是沒有辦事，他們過去其實一直也有做，而且做得不錯，並且有提供設施。最少我們可以乘搭升降機，無須像上一次我所經歷的，轉站數次後，到第三次卻發現沒有升降機可以乘搭，最後要推着我的親人原車回程。我覺得我們的心當然希望可以幫助傷殘人士，盡量幫助他們，最重要的是，

兩鐵也有心，並有實際行動幫助他們，為他們提供無障礙的通道，讓他們使用鐵路服務。

我們絕對支持兩鐵繼續完善這些為殘疾人士而提供的設施。同時，我們亦無須就此與今次《兩鐵合併條例草案》捆綁，因為我們看到它們已經有做這方面的工作，而且做得不錯，我們亦看到未來它們仍會繼續做的。我們亦深信它們會繼續做的。我們也會督促它們做，無論是月台的幕門、月台的閘門，以及傷殘人士的設施等，我們必定會繼續督促兩鐵完善這方面的設施。

謝謝主席。

全委會主席：是否有尚未發言的委員想發言？

李永達議員：主席，在法案委員會會議中，這個問題是除了廁所外其中一個辯論得較多的課題。現在在第 8 條後加上第 8A 條，是訂明因鐵路安全而在月台上設有幕門或半身式自動閘門的條文，讓我先談這點。這並非新的論點，現在鐵路公司部分月台設有這種幕門。不過，大家都知道，這些製造幕門的費用大部分來自市民繳付的車費。

有時候，我想，這些幕門其實是鐵路公司一項必要的設備，因為第一，有些地方尚未設有幕門，對乘客的安全有一定的影響。另一點是，正如在我的區內也曾進行討論，因為有數個懸空式（即不在地底）的地鐵站，主要是葵芳、葵興，甚至是現時設於地底的荃灣站是尚未設幕門。大家一直都有辯論這些車站是否都應該安裝幕門。地鐵公司當然回答，這些車站是懸空式的（即不在地底），不能安裝冷氣，所以難以安裝幕門。

不過，其實是否真的難以安裝幕門呢？多年來，乘搭地鐵的居民一直感到很不方便。你想想，現在天氣炎熱，如果到葵芳、葵興或荃灣站的居民，真的“大汗疊細汗”，不要說穿西裝，一般女士穿套裙或穿襯衣的男士，都會覺得很熱。其實，我也感到很難受的。當然，我希望，在安裝幕門的同時，還應考慮在這些車站進行一些通風和冷氣設備的改善工程。在法案委員會進行辯論的時候，部分同事說，旺角現時也有一些直風式的冷氣出售，頗能降低一處地方的溫度。我覺得地鐵公司現時所做的工夫不大足夠。因為這並非新的問題。地鐵由 1978 年、1979 年開始服務至今已近 30 年，到法案委員會談到幕門的時候，他們才表示安裝幕門會令空氣不流通。空氣既不流通，而這些懸空式的車站又不安裝其他空氣調節的設施，乘客便會感到更熱。我當然希望地鐵公司能同時進行這些研究和安裝設備，因為對這些人來說，他們已經熱了這麼多年，我覺得應對他們公道一點。

第二，我記得在上個月的鐵路事宜小組委員會會議中，鄭家富議員曾提出一項議案，我不記得是否 2010 或 2011，後來經修訂，變成 2012 吧？好像和爭取普選的年份差不多。該項修訂指出地鐵現在願意進行有關工作，便會落實安裝幕門的建議。當然，我想，他們既作出這項承諾，我們當然歡迎，但我們希望這項修正案通過後，便可督促他們繼續做好有關工作。此外，我們當天討論完結後，其實仍未收到地鐵公司交回來的意見，說明每個車站應怎樣進行相關工作。我相信如果這項修正案獲得通過後，一定可以訂出一個很具體的時間表，列明地鐵公司會何時在哪一區逐區進行工程，令閘門問題可以快點解決。

其實，在法案委員會討論的時候，很多同事都不太明白，為甚麼安裝這些幕門會這麼困難，但在迪士尼線安裝幕門卻可以完全做得到。我不希望給公眾一個印象，就是凡是有關迪士尼樂園的事都會獲得特別優待，香港的居民卻像次等的市民般。他們要提出很多要求，進行很多請願，並在議會中進行很多的辯論，然後才能令地鐵公司制訂計劃進行這方面的工程。我覺得這不是一個好的做法。

第三，主席，我想談談有關鐵路上或在鐵路處所上接收聲音廣播服務的問題。這其實是很難令人信服的問題，為甚麼地鐵公司到現階段還不接受民主黨的意見。我們已經到了一個資訊發達的年代，但是在地鐵中，接收電台仍是這樣困難，甚至部分地點是完全接收不到的，我覺得這情況和現在政府表示要發展 **Wi-Fi**、3G 等服務的態度，可說是完全背道而馳。雖然，安裝這些設備可能須動用若干支出，但我覺得應可透過和有關鐵路公司商討，可否藉廣告也好，藉收費也好，以取得部分收益資助有關設備的安裝。我很難相信第一，地鐵公司的解釋是現時也有利用屏幕向乘客發放資訊，但資訊的接收其實不應該由鐵路公司進行操控。乘客可以收聽某個電台，又或收聽其他電台，實在沒有理由必須透過屏幕才能獲得資料的。

此外，有時候，大家可以看到，屏幕上所顯示的往往是廣告多於資訊。另一方面，坦白說，很多時候，鐵路一旦出現故障，他們的通報系統往往非常遲緩，這種情況屢見不鮮。但是，市民往往透過電台廣播得悉有關事故的資訊，才知道地鐵的意外、停頓或延誤的成因是甚麼。其實，這都是乘客應享有的知情權。鐵路公司沒有理由因為這個原因，便不盡快提供有關設備和服務的。

我覺得，我相信現在的修正案可以第一，改善現時很多懸空式地鐵站，希望地鐵公司可以盡快安裝幕門，最好能同時改善空調或冷氣系統。雖然這樣做技術上相對困難，但我仍要為這些居民多說一遍，他們已經捱了二十多年苦況。第二，可以在車廂內增加通訊、電台廣播服務。對我們作為一個資

訊發達的國際大都會，這些都是必須提供的設施。至於金錢方面，我希望地鐵公司明白，有時候，錢是必須花的。我希望地鐵公司能利用商營機構提供的廣告收益和收費，提供有關設施和服務。

主席，我支持這項修正案。多謝主席。

全委會主席：是否有尚未發言的委員想發言？

（沒有委員舉手）

全委會主席：如果沒有其他委員想發言，我便請張超雄議員再次發言。

張超雄議員：主席女士，剛才劉健儀議員提到我們不要以捆綁方式處理有關問題，並說出她個人的經驗，對此，我也深受感動。相對而言，香港兩鐵的設施的確不能說是差劣，部分設施還做得不錯，但我們會否這樣便對現有設施感到滿足呢？

主席女士，我相信他們在這方面仍有很大的改善空間，很多時候，設施已告存在，但實際上是否可以用得上呢？首先，且讓我們看看有關設施是否足夠。在目前的地鐵站裏，還有很多地鐵站的大堂不能直接通往地面。即乘坐輪椅的乘客無法使用升降機直達地鐵大堂或車站內。這些車站包括石硤尾、黃大仙、鑽石山、大窩口、荔枝角、長沙灣、深水埗、太子、油麻地、佐敦、上環、金鐘、天后、炮台山、西灣河及筲箕灣，共 16 個車站。如果你問我們是否有改善的空間？這方面實在有非常多的改善空間。

在我剛才所述及的 16 個車站中，金鐘是一個很主要的交通交匯點。但是，時至今天，我們仍然沒有可以直達地面的升降機。乘坐輪椅的人士便須使用一些所謂“輪椅升降台”或“輪椅輔助車”，這些輔助車或升降台在運作時均有一定的危險。我本人和女兒曾經嘗試使用，結果是失敗的，因為我的女兒對有關設施感到害怕。那些俗稱“怪獸車”的輪椅輔助車並沒有設置外罩，而且必須逐級樓梯向下移。可能我的女兒年紀還小，她坐進去時已感到十分害怕。經過一番掙扎，然後才載她慢慢地向下移時，她已害怕得想撲了出來，我當然馬上扶着她。我跟地鐵職員說，算了吧，她還是不乘搭了。地鐵職員的態度非常好，反應可算快速。我對這方面感到非常滿意，但設施方面還是不夠好，這是真事。

說到金鐘站，我有一些乘坐輪椅的朋友曾經使用“怪獸車”，但當“怪獸車”移到一半時，電源卻告中斷，須由地鐵職員取另一部車來接載他。他在那裏滯留了個多小時，我可以想像他當時的尷尬情況，而他的身體又並非強壯。那些車電力中斷不足為奇，因為這些設施已存放多時，很久沒有使用。況且，也沒有很多傷殘人士願意使用。試想想這些設施使用起來，叫人像看“馬騮戲”般。很多人從未見過這樣有趣的場面，但這些場面其實往往令傷殘人士感到非常尷尬。他們大多數都寧願不使用，寧願放棄便算。

金鐘站附近有一座名為溫莎公爵大廈的建築物，當中包括香港社會服務聯會及一羣社會服務機構，整個康復的聯會等，這些機構的總部都設在那裏。換言之，很多傷殘人士聯會的總部都設在那裏，但他們偏偏無法使用金鐘站往返，這是多麼令人感到諷刺呢！

另外有些設施是存在的。例如油塘站和藍田站均設有斜道，即所謂 **ramp**，可說備有相關設施。以藍田站為例，附近有頗多的設施均屬必需的。很多同事都知道藍田站附近有紅十字會興辦的肢體傷殘學校、長者鄰舍中心、復康會的總部。該會為我們提供很多復康服務及營運復康巴士，也有社區中心、分科診療所及其他設施。可是，我們無法使用藍田站的斜道前往這些地方。我們家長推着輪椅，跟地鐵站職員說，他們到達地面便是無人地帶，那條路叫鯉魚門道，屬於高速公路。如果各位想前往我剛才提及的設施，必須繞一個大彎。即使步行前往，我相信也需時超過 45 分鐘。若使用輪椅，應須耗用超過 1 小時才能抵達。我們家長便問有關職員，如果是使用輪椅的，應怎樣前往。職員的回答卻很滑稽，他建議我們乘搭的士。

如果我們懂得使用樓梯，本應可以由車站直接前往上述設施。有關設施是存在的，而且有車可以到達，但我們卻無法前往這所肢體傷殘學校、復康會總部這等設施。真奇怪，這些設施本已存在，是設置了，完全符合設計手冊，但卻是用不着的，變成得物無所用。油塘站也是一樣。其實，較早前，我在另外一些會議中曾表達過，我甚至還親自前往有關地點拍照。從照片所見，油塘站出口又是工廠區的無人地帶——茶果嶺道。可是，一旦抵達其他例如鯉魚門邨、高超道、三家村等地點，卻完全看不到有關設施。

至於部分設有升降機的車站，升降機設置的地點卻非常有趣。例如，荃灣站也是一個很重要的車站。據傷殘人士形容，這車站是“有去無返”。為何要這樣形容呢？如果乘搭由荃灣往九龍方向的列車，可找到設置的升降機，可以讓你由地面或在一般人使用的入口處，乘坐升降機前往月台；但如果乘搭由九龍往荃灣方向的列車，那邊卻是沒有升降機的，只有扶手電梯。如果乘坐輪椅回來的話，地面出口有兩個，一個是 **E** 出口，另一個是 **D** 出口。**E** 出口有闊閘機，**D** 出口則沒有闊閘機。設有闊閘機的 **E** 出口在出閘後卻有

兩級樓梯；D 出口沒有闊閘機，不過，那裏卻可以直達路面。所以，這些設施真的叫人發笑。設施是設置了，但是否讓人使用得到，便真的叫人沒辦法了。

主席女士，我提出的修正案其實很溫和。我看不到有甚麼捆綁成分存在。我的第一點跟鄭家富議員所說的幕門、閘門和半幕門一樣。第二點是要有足夠數量的升降機，讓乘客可以直接由地面進入月台。事實上，兩鐵公司在條例草案的討論中，均承諾會在每一個站安裝升降機；安裝升降機只是時間上的問題，這點跟他們沒有衝突。第三點是在鐵路上提供足夠職員協助乘客，這點跟基本使用及安全有關。我剛才所提及的事例全都須職員協助才成。如果沒有職員協助，即使備有設施，由於它的設計不是以用者的角度來看，結果用者是無法享用的。所以，如果沒有職員從旁協助，可以說是無法使用的。

除這些事例外，主席女士，傷殘人士在使用地鐵時，即使所有地點均能順利到達，他們其實還是有需要協助的。目前，有些車門跟月台還有相當距離，所以，當有人使用輪椅出入時，因這些距離的緣故，可能還須用一塊板，才能讓輪椅安全駛過。現時在每一列車中，有 3 卡是供傷殘人士使用的。

現時有一項有趣的安排。在去年的國際復康日中，地鐵非常好，當天的傷殘人士可以免費乘搭地鐵，藉此鼓勵多些傷殘人士外出活動。地鐵同時發出通告，希望傷殘人士不要超過 1 人同時乘搭同一程車。這也實在是荒謬的。當天既是復康日，很多傷殘人士外出時，會約同朋友、親友等一起。有時候，數部輪椅同行，也是很平常的事，我們平時也會這樣外出的。通告要求他們不要多過 1 人同行，還須 1 小時前通知地鐵站，讓他們有所安排。主席女士，我們不知道何時會跟朋友或家人外出乘車，要在 1 小時前通知有關交通工具營運者，或在 1 小時前致電地鐵，告訴他們自己會到某車站乘搭地鐵。地鐵的解釋似乎也很合理，表示這樣做是為了使他們有所準備。他們表示無法安排超過 1 部輪椅上落列車，因為若有超過 1 部輪椅使用同一車廂，便會構成障礙，甚至在繁忙時間會使傷殘人士和乘客均感到不安全。

主席女士，我並不認為傷殘人士必須享有特權，但我認為在這問題當中須作出平衡。如果我們要真正做到無障礙，真正做到我們的公共運輸系統能接納所有不同人士的需要的話，我們是沒理由接受這麼荒謬的安排的。我們沒理由說，有兩位傷殘人士要外出，對不起，我們不能安排你們乘坐同一卡車，你們不可以交談，而必須分別乘搭頭尾卡，或分開兩次，即你們之中有一位先乘這班車，另一位乘坐下一班吧。這實在教人難以接受的。這怎能算是讓我們的傷殘人士享有正常的社交生活呢？

到了今天，我們的傷殘人士還在跟地鐵公司商討。事實上，這幾天還得通過平機會進行一些所謂協調，看看在超過 1 部輪椅的傷殘人士使用地鐵時，如何可以作出更妥善的安排。因此，有關協助方面，我修正案的第三點中，職員提供的協助是非常重要的。在這方面，我看不到有甚麼捆綁成分存在。這根本是兩鐵應該做的事，而我們只是藉着兩鐵合併的時機，把一些應該做的事寫下來，使它們在條例中清清楚楚列明而已。事實上，字眼是很溫和的。我沒有要求任何數量，沒有要求提供若干職員，沒有具體列明哪些車站要有甚麼配套設施。一切均交由兩鐵自行管理，自行決定。只要他們能提供安全、暢達無障礙的服務，令所有市民能因應自己不同的需要使用兩鐵便可以了。

我只是提出這樣卑微的意見。謝謝主席女士。

梁耀忠議員：主席，就張超雄議員的修正案而言……其實，我本來想談談張超雄議員的例子，為甚麼呢？因為近數年，很多殘障團體不斷要求我們參與他們一些爭取無障礙交通的行動。所以，有很多不同殘障團體，在很多聚會上也不斷提及他舉的例子，只不過張超雄議員與我有不同之處，因為那是他的親身經歷。他的囡囡正是面對這種情況，所以他比起我更有切膚之痛，他的親身體驗比我更多。

但是，主席，我想告訴你，就他剛才指出的種種問題，真的有很多殘障人士和團體已不斷以口頭方式提述過。這些實例令他們覺得，容許他們使用公共交通之餘又能融入社會的機會，實在十分難以找到，而他們很希望這些方面能有所改善。因為關於無障礙的問題，各界人士其實已討論了多年，有了殘疾人士的條例後，情況無疑已有很大的進步，這點是無可否認的。不過，問題的重點是，我們希望能夠做到真正的實效，而非只為了點綴或交功課而已。

就張超雄議員所列舉的例子，我本人也曾親身目睹。主席，可能你也知道，我們跟這些殘障朋友爭取車費半價優惠時，我們在中環站曾舉行集會，有很多使用輪椅的朋友也出席參加，因此我們曾想辦法協助使用輪椅的朋友到達有關地點集會。該車站設有一些升降機，但仍須走過一條很長的走廊，地點也很隱蔽和很遠。此外，該升降機只能同時接載兩部輪椅，多一部也不行，所以如果有數名使用輪椅的朋友同行，大家便要等待頗長的時間。

其實，殘障朋友們也明白，他們不能好像我們普通人般，在使用有關設施時很方便，完全方便；他們並沒有提出這樣的要求，只表示若能減少涉及的困難，便已很開心。只不過在不少情況下，即使是“減少”二字的要求也

無法達致，所以他們才要求張超雄議員提出這項修正案，希望新的鐵路公司能正視這問題。

主席，如果他們的行政人員好像張超雄議員般，親自與殘障人士朋友同行，到他剛才所指出的地點，便知道困難在哪裏。因為事實上，由於我們很少使用這些設施，所以便覺得問題不大。驟眼看來，好像已設備齊全，還有甚麼困難呢？因為我們直覺上認為沒問題，但實際上使用起來，用家才知道問題在哪裏。

所以，如果真的有意進行改善，行政人員可以嘗試和殘障人士朋友前往每區每站看看，行走一次，他們才能深深體會到問題癥結所在，屆時他們的做法可能會有所不同。但是，要求他們這樣做，是否用口說說便行？其實，在多年前，《殘疾歧視條例》尚未通過，我們已呼籲他們提供這些設施，但他們也沒有做。現在是由於法例有這樣的規定，他們才進行這些工作。我支持張超雄議員的修正案，就是基於這個原因。

另一方面，劉健儀議員剛才向我提供了一些有關半幕門的資料。據悉，地鐵公司不是不做，不過要遲些才做。他們要等所有幕門安裝妥當後，然後才會進行這方面的工作。然而，李永達議員剛才指出，好像到了 2012 年便可進行這些工作。我不知道在兩項資料中，哪一個較為準確。

但是，主席，不論誰的資料準確，其實也不是最重要的。最重要的一點，我想指的是，既然現在也可以進行有關工作，為何不及早進行呢？特別是在研究有關工程方面，是否一定要等待所有幕門安裝妥當後才可以進行這項研究呢？為何不在數年前便開始進行這項研究？為何要等到我們現在催促之下才着手進行呢？

主席，我當然明白，要在原有的建築物中加入新的設施，當然並不容易，我們也很明白這點。我們也並非強求立即好像其他幕門般，即要在其他站內建造幕門。不過，問題在於這是會影響殘障人士性命安危的問題，是否須將所需時間濃縮一下，緊接一點，令殘障人士的性命加快一點獲得保障呢？這是我想強調的一點。

很可惜，到現在為止，我們仍未收到鐵路公司的清晰答案，不知他們究竟會否為懸空式車站安裝幕門，這才是最重要的。同時，如果是安裝的話，會於何時安裝呢？如果有結論會進行安裝，為何不同步安排呢？為何要等待所有幕門完裝妥當後才進行這方面的工作呢？在我們的討論中，我們須不斷提出這些問題，是否在客觀上，殘障人士和團體不受重視呢？

當然，我不希望令這些團體有這樣的感覺，但問題是政府或地鐵公司的確予人這種感覺。他們好像認為這個問題拖得便拖，認為此事不太重要，不會優先處理，可以擱在一旁；他們予人的感覺便是這樣的。不然，最好能拿出實證出來，告訴我們情況並非如此，他們也很重視此事。此外，如果技術上是可行的話，為何他們不能加快步伐呢？

修正法案最主要的目的，是希望能夠可以向有關機構多施加一點壓力，使他們能真真正正處理和面對問題。所以，最後，我支持兩位同事的修正案。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

譚香文議員：主席女士，從 2004 年我進入議會的第一天開始，便瞭解殘疾人士一直向地鐵爭取改善設施，讓他們可以像其他人般方便地使用地鐵服務。

老實說，今天要花時間討論把改善殘疾人士設施的規定寫入法例中，是因為政府和地鐵公司對殘疾人士的訴求一直採取拖延態度。如果政府和地鐵公司能夠從善如流，承諾全線安裝月台幕門及升降機，我們又何須在這裏多花時間呢？

我不明白為何鐵路公司一直不回應殘疾人士對月台幕門和升降機等設施的需要。地鐵公司一向注重公眾形象，而政府亦經常提出要建立一個公義仁愛的社會，建立一個無障礙的社會環境，正是讓殘疾人士與社會共融的重要一步。所以，政府和地鐵公司均應採取更積極的態度。

我實在不明白，全線安裝月台幕門及增加由車站入口至大堂的升降機等是在技術上完全不可行，還是所牽涉的財務負擔大得難以承擔？如果是這樣的話，政府和鐵路公司便應向大家詳細交代，否則，便應該着手研究如何滿足殘疾人士的需要。

舉例說，地鐵迪士尼線的欣澳站是一個地面車站，但車站依然裝有月台閘門，確保乘客（特別是視障乘客）的安全。既然欣澳站可以這樣做，為甚麼現時地鐵沿線的地面和架空車站不能安裝幕門呢？很明顯，這是有沒有誠意的問題。

我知道今天這項修正案獲得通過的機會微乎其微，但我仍懇請政府和鐵路公司以殘疾人士的需要為先，積極考慮和跟進修正案的建議。我們斷不能說法例沒有述明，於是我們便無須理會殘疾人士的需要，對嗎？

張超雄議員一直為殘疾人士的福祉付出很大努力，原本除了這項修正案外，張議員尚有兩項修正案，但均不能順暢地提出。可是，我相信政府和地鐵公司均已清楚瞭解張議員希望表達的意見。我在此向地鐵公司呼籲，即使法例沒有訂明，也要為殘疾人士的需要而努力的。

我亦想說出一些個人經驗，雖然我曾在審議條例草案的會議上說過，但我仍希望在這裏多說一遍。我媽媽去年因中風導致半身不遂，並須坐輪椅。她現已漸漸康復，而且可以稍稍步行。在某個星期六的下午 5 時左右，我和媽媽要到中環處理一些契約的問題。我在中環陪伴媽媽推着輪椅辦妥契約的事宜後，便乘車回家。我本來是想乘坐的士的，怎料的士司機說正值換更，所以不能接載我們，一部的士如是，第二部又如是，第三部也如是。最後為了讓媽媽盡早回家休息，所以便轉乘巴士。

巴士又怎麼樣呢？便是出現另一個問題。我們等了個多小時，才等到一輛有為坐輪椅的人提供相關設施的巴士。大家會問：“譚香文，為何不乘搭地鐵呢？”如果我們走到中環地鐵站，試問那裏有否升降機可讓我媽媽直達地底的車站上車呢？是沒有的。我們當時沒有的士可乘，乘搭巴士又不行，要等上個多小時。我現在想問：在香港這個如此發達的地方，為何乘搭的士竟會那麼困難，巴士又要等上個多小時，而地鐵則沒有相關的設施，尤其是地鐵中環站已是那麼大的一個地鐵車站？

我準備進入的是中環太子大廈外面的地鐵站，那裏並沒有升降機，只可拾級而下。如果媽媽不是無法站起來走路，我們當時也乘地鐵回家去，而無須一位長者（即我媽媽）在街上“頻撲”個多小時了。我們最終上了一輛巴士，但我們卻等待了多輛行走相同路線的巴士經過後，才能遇上一輛為坐輪椅的人提供相關設施的巴士。

我當時的感覺是，為何香港政府或地鐵未能為我們的殘疾人士提供一些服務呢？我身為立法會議員，在鼓勵政府或兩鐵這樣做一事上也是“肥佬”的。我們不是在科技上有所欠缺，而這裏本來是一個很先進的地方，但如果連那麼簡單的設施也沒有的話，那麼我們也真的很落後了。

我當時十分氣結，因為媽媽要花個多小時才能回家休息。大家試想想，要一個半身不遂的人如此辛苦勞動，卻竟然發覺我們的地鐵是沒有升降機的，而我們的巴士又並非每輛也有為坐輪椅的人提供相關設施，我們應如何面對這些問題呢？

我知道這項修正案是無法獲得通過的，但我也盡了我作為議員的責任，表達我的心聲，亦代表殘疾人士提出意見。希望有關當局和兩鐵合併後的新公司，即使沒有在法例列明有關法則，也仍會為我們的殘疾人士多做點工夫。

主席女士，我還想說一點，殘疾人士也是社會的一分子，並有能力為社會作出貢獻，我們應該讓他們有機會過獨立的生活，而建立無障礙的社會便是第一步。我希望張超雄議員的修正案能夠獲得通過，不過，這應該是很困難的。謝謝主席女士。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

石禮謙議員（譯文）：主席女士，我支持張超雄議員不斷為傷殘人士爭取權益的精神和努力。不過，就本條例草案而言，我相信張議員無法透過立法達到他為傷殘人士爭取權益的目的。可是，他一定要繼續爭取。

我也相信，合併後的公司如能以良好的公司市民身份，自願為傷殘人士作出改進和提供票價優惠，將會為公司帶來更多好處。讓合併後的公司自願去做，無須立法促成其事。我也相信新成立的合併公司在新公司主席和日後成立的管理局的領導下，會關注傷殘人士的利益和意願。我確實相信透過議員今天清楚表達的聲音，傷殘人士和老年人可獲提供票價優惠和更佳設施。

因此，我不會支持你的修正案。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

（張超雄議員舉手示意想發言）

全委會主席：張超雄議員，你已經再次發言過了。

張超雄議員：多謝主席，我很多謝那數位議員的支持。事實上，這不是對我個人的支持，而是對全香港有不同需要的市民的支持。這是一種原則，亦是一種處世的哲學。無論議員給予我精神上的支持，或是實際的投票支持……後者當然更為重要。

很多謝譚香文議員和我們分享她的個人經驗，那的確是很難堪的經驗——想乘搭巴士要等候很久，而地鐵站又沒有升降機。中環站是設有升降機的，不過，如果不熟悉地形的話，真的會不知道它們的位置，而且數目也很少。實際上，在環球大廈那裏設有升降機，另外香港站那裏也有，不過，一

般來說，不是每個人都知道的。這又帶出另外一個問題，就是“signage”，即指示牌的問題。在許多地方，傷殘人士根本不能獲得清楚的指示，因此感到非常不便。這些不便其實是可以避免的。

主席，除了作出回應外，我也希望提出另外一點意見。在傷殘人士使用兩鐵方面，很多人可能持有一個不欲宣諸於口的概念。他們心中這樣想，因此覺得種種所謂設施和優惠，其實有或無也是不要緊的。這個概念就是，地鐵和九鐵是集體運輸系統，是高速的運輸系統，它們的設計是為了方便大量的乘客，並以很高的速度運送他們到不同的地方，因此，兩鐵根本不適合傷殘人士使用。老弱傷殘其實也不太適合乘搭地鐵。坦白說，很多老人家根本不大喜歡乘搭地鐵，因為他們覺得很危險。

港大數年前曾進行調查，發現很高比例的傷殘人士認為地鐵並不是很友善和安全的交通工具。因此，他們亦不大願意乘搭地鐵。事實上，到了今天，傷殘人士最常用的交通工具仍是巴士。

主席，我覺得這個概念說起來是頗動聽，但卻似是而非。很多人，特別是香港人，都認為我們生活在一個很高速的城市，每件事都講求效率，講求達到目的。我們很實際，但有時候卻很勢利。我們會認為，這些行動緩慢的人，這些會引來不便的人，老實說，不要“阻住地球轉”。弄來一張輪椅，或弄來一些行動那麼緩慢的人，是很容易導致意外和危險的，要不然，擠擁情況也會對他們不好，更會阻礙其他人，令到高速集體運輸系統失卻了意義。如果這些人在扶手電梯和升降機發生意外甚或墮軌，更會帶來延誤，進一步“阻住地球轉”，導致無可估計的經濟損失。

我很想指出，如果人們仍然持有這個概念，仍然認為地鐵是不適合傷殘老弱人士乘搭的話，他們便真的要三思了。香港特區政府的口號很清楚——香港要做一個無障礙的城市。我們大談共融及平等，因此，如果我們仍抱持剛才所說的“唔好阻住地球轉”的態度的話，實在是很可惜的。

坦白說，每個人一生都要經歷不同的階段，而在不同時段，身體強弱也有不同。每個人總有需要他人扶持和緩慢下來的時候。人分為很多種類，我們的家人也會屬不同的類別，能力各異。今天，香港自稱“亞洲國際都會”，我相信我們應珍惜多元化，共融及平等的價值。如果我們從政者，我們作為制訂政策者，我們這些帶領社會向前走的人，能把市民當成是家人的話，我們便會開始想，如果我的家人處於這種情況，那怎麼辦呢？我相信無論兩鐵或制訂政策者，都已一早像石禮謙議員那樣說，自願地做了那些事了。這些事從來都是應該做的，正如石禮謙議員所說，是無須法例，無須規管，也根本應該做的了。問題是，他們沒有這樣做，而原因不是不理解，不是不知道

問題所在。事實上，很多傷殘人士和老弱者的確面對很大困難。既然不是不知道，就是不同意，就是在概念上錯誤。

所以，主席，我很想指出，這個概念是落伍的，並沒有將有不同需要的香港市民視作自己的家人。當我們有切身體驗時，我們便會清楚知道，這不是制訂政策的方式。可是，這並不是說我們家裏一定要有傷殘人士才能明白這一點。我們每個人都會有一些老弱的親戚和朋友。難道我們這樣也不明白嗎？難道我們要讓商業價值凌駕一切嗎？難道所有事都要追求快、效率和利潤嗎？我相信，即使被譽為非常成功、有效率和安全的兩鐵，都不會只計較賺錢的問題。

因此，就着我的修正案，主席，我希望各位議員除了在精神上支持外，更能直接投票支持。如果議員不投票支持，令兩鐵和制訂政策者能繼續自願去做的話，我真的不知道要等到何時。我們一天仍要等候，我們便一天仍要面對一個不是真正暢達的系統。所以，我希望同事能認真考慮。

主席，我也看不出我的修正案那 3 點如何具有冒犯性或根本不可行。如果同事連這樣一項修正案也不能支持的話，真的是寸步不讓的話，我們又如何向外面的傷殘人士交代呢？

我覺得交代也還是其次，主席，問題是，我們每一項法例都代表一種精神，一些價值觀。我希望《兩鐵合併條例草案》所代表的價值觀，是共融、平等、公義的價值。多謝主席。

李國麟議員：主席女士，我想發言回應張超雄議員剛才談到的概念，即地鐵的設計並不適合傷殘人士或老弱人士使用這一點。我記得我和張超雄議員談論時曾提出這一觀點。有一件事是很重要的，我必須在概念上澄清一下。我想張超雄議員剛才遺漏了我的一些概念。

我的意思是，如果我們只是要求地鐵公司於兩鐵合併後給予傷殘人士票價優惠，是並不足夠的。為甚麼呢？我擔心在此情況下，一些傷殘人士將受吸引使用地鐵。可是，地鐵、火車和西鐵等，基本是設計為快速集體運輸系統。如果不同時要求兩鐵於合併後作出基建上的配合，只是要求減低票價，論據是不足的。因此，我對張超雄議員剛才的發言感到有些抱歉。他其實遺漏了我認為最重要的一點。當然，我現在的發言可能不大符合現時的議案。可是，我想糾正一點：現時張超雄議員或鄭家富議員的修正促請地鐵公司或兩鐵合併後的公司做好些，包括加建月台幕門或升降機，對此，我是同意的。不過，他剛才的發言似乎對我提出的觀點有斷章取義之嫌。

我想重申，我們只要求兩鐵合併後對傷殘、老弱人士提供票價優惠調整，是不足夠的。我們應同時要求兩鐵提供相應的配套設施，並且做好些，那才是對的，因為鐵路本身並非為老弱傷殘人士而設計的，我想就此澄清。

我支持這項議案。謝謝主席女士。

梁國雄議員：主席，我認識一位朋友，是做古董生意的，她自小家人已對她很好，她也很驕傲。她工作比別人快，人又長得漂亮。有一次，我很久沒有碰見她，再碰見她時，人已經改變了，變得沒那麼急躁，願意用心聆聽別人說話。為甚麼？原來她在整理貨品時跌跛了，當然，她不是跛子，只是跌傷了足踝。她告訴我，她一生人第一次知道，原來在某程度上，每個人也是弱者，因為她在跌傷足踝後，行動不便，甚麼事也要求人。

我們每個人是否也要在跌傷足踝後才想想，有些人由於不幸，因此有需要得到別人的幫助呢？其實，我們有時候也會遇上不幸的。我經常說，即使是李嘉誠，這一輩子也是不用有求於人的了，也可能有一天在街上跌倒，要別人替他搽藥酒。所以，行善會好一點，如果有人行惡，可能人家便不會幫他搽藥酒了。

全委會主席：梁國雄議員，我要打斷你的發言。你身上所貼的標語，跟你現在發言的主題是否有關係？

梁國雄議員：我不知道，由於有人讓我貼上，所以我便貼了。

全委會主席：所以不要亂貼標語。

梁國雄議員：不要緊。

（梁國雄議員把標語撕去）

全委會主席：我知道這個標語跟張超雄議員稍後所動議的議員議案有關，你留待那時候再貼吧。

梁國雄議員：好的。我還以為你……打斷了我的發言。

全委會主席：你繼續發言。

梁國雄議員：如果一個人不行善，始終是會有報應的，便是他一旦淪落……好像李先生般一生不用求人的，但如果他跌倒，人家會否替他召喚救護車或替他搽藥酒呢？其實，這是種善因得善果。我不是鼓吹迷信，而是想說如果我們的社會和諧——真的和諧，是每個人也考慮到其他人的苦況——我們的社會便會種善因得善果。

好了，再回頭看看張議員今天提出的是甚麼呢？是票價和實踐無阻礙通道，就只是這麼多，老兄，沒其他東西了。

我也認識另一位朋友，他是這樣的：你跟他說甚麼，他也微笑地表示無所謂、無所謂，但在相隔兩句鐘後，當你提及剛才所說的話，例如說他曾表示會捐款，說過會捐 500 元幫助兒童時，他卻會反問他有這樣說過的嗎？他便是這樣的一個人了。我最初覺得這種人很奇怪，他是好行口惠，即跟他說甚麼，他也表示好的、好的，但一旦到了真的要付款便不行了，完全忘記了說過甚麼了。

我們的議會是否會這樣呢？便是說的時候是天下無敵，做的時候卻是有心無力呢？又或在陳辭時，沸沸揚揚，到了投票時便按錯按鈕呢？這其實是現代人、很多現代人的精神狀況，即語言失禁，精神分裂。

我們是在討論一項非常卑微的權力。我相信如果今天是在舉行一個競選論壇的話，大家便會爭相發言。我經常出席一些競選論壇，看到一些老人家或所謂的弱勢社羣，真的是想走到場中間也是不行的，往往會被人用手肘推撞出去。人人也三墳五典，由皇帝談到孫中山，其實也是在訴說這個社會真的很不公平，我們真的須為弱勢社羣做點事、為兒童做點事、為老人家做點事、為傷殘者做點事。

人一走，茶就涼。到了競選完畢，在發表過當選宣言後，大部分的事情便好像我的恤衫般，越洗越褪色。各位，我知道今天投票是一場比賽，這場比賽是甚麼呢？便是政府、地鐵及九鐵，須在這裏通過一項法例，讓它們合併。我現在不談論合併的荒謬性了，因為已談論得太多了。可是，對於一些議員的修改持一種抗拒的態度，這才是問題所在。

我們看到的是甚麼呢？便是如果政府沒有吸納的修正案提交立法會，便一定不要讓它們獲得通過。這是重複去年審議與竊聽有關條例的情況。我知道曾蔭權特首說過，凡是不同意他理念的人，也不能加入其內閣，即不可加入 3 司 11 局。他的綱領是甚麼？改善民生，締造和諧。3 司 11 局加上行政會議的成員，是由中央實質性任命的，是因為曾先生告訴中央，他們的理念與他的相同，他們和他是同一團隊的，他說一，他們不會說二。今天，局長在席，我想她也是沒有辦法的了。究竟她是同意曾先生所說的改善民生，締造和諧，還是強政勵治，“有殺錯，無放過”呢？這個政府和很多焦慮的現代人一樣，是精神分裂，語言失禁的，說的時候天下無敵，要做的時候卻有心無力。

我也明白那些吃了人家茶禮，必須支持政府的同事，是感到很無奈的。遇人不淑，是古代婦女的遺憾，自己命運不是由自己掌握，而是由盲婚啞嫁、媒妁之言掌握。不過，她們畢竟是幸運的，因為她們即使不是自願嫁一個自己不愛的人，卻會告訴別人她們是很幸福的。

今天的政治聯盟則較這種情況更差。很多人說，“我也不想的，不過，沒有辦法，政府呼籲我支持，沒辦法了。”老兄——不，是主席才對，不好意思——（眾笑）主席，這其實是很悲慘的事。在百多年前，盲婚啞嫁的婦女也懂得這樣是不行的。我記得有一首古詩說，“十四萬人齊解甲”，有個嫁入深宮的妃嬪看見此詩句後便覺譁然，說怎麼會這樣的，全部也是男子漢，看見別人入侵，卻全部也棄械投降，只剩下我一人支撐，誓死不從？

我們很多同事在心裏其實很多時候也覺得政府是做得不對的，奈何、奈何、奈何政府是不會體恤他們的。政府只會強政勵治，一定要強行。當然，親疏有別，如果與政府友好的團體提出來的建議，便吸納它，在獲吸納後，他們便在屋邨內宣傳，說 A 隊已為你爭取到兩個蘋果，一個是爛的，一個沒有那麼爛；B 隊又說爭取了一個橙。

各位，我真的想問一問，今天將會投票支持政府的各位同事，一家企業難道是不用負社會責任的嗎？這個社會責任是空的嗎？當有人指出某個責任是一個社會責任時，它必須回答這是否一個責任。如果它回答說是一個責任，當人家問它為何不盡責任時，它卻表示很難盡責任。情況就是這樣了。

今天，地鐵加上九鐵，再加上背後的大阿哥——政府，它們有否責任心呢？又或說，一個政府是應該有道德的，但政府的道德在哪裏？政府在公開場合，到了日內瓦，勞師動眾地向聯合國人權委員會解釋他們做了甚麼鴻圖偉業，以實踐經、社、文，即聯合國《經濟、社會及文化權利國際公約》內的範疇，或告訴它有些事情政府做不到，會否說政府是沒有責任的呢？

各位，我想再提醒本會，今天合併是由政府首肯，並主力推動的，由局長親自坐鎮，統率麾下，樓下精騎四出——不過，現在好點了，現在有座位了，經過我投訴後——各位，他們想要的是甚麼？想要的便是告訴各位，他們寸步不讓，他們與政府有相同的執政理念，便是改善民生，締造和諧。不過，很對不起.....

全委會主席：梁國雄議員，我又要打斷你發言，因為你說來說去也好像是在討論政制，不是在討論地鐵內的設施。不如你說回與設施有關的方面吧。

梁國雄議員：不是的，主席，我其實是有所指。

全委會主席：那麼你說回主題吧。

梁國雄議員：其實，我是一個最留心，也是很細心的人，我不是說一個空洞的概念，而是游說其他可能會投票給政府的同事，即我是在提醒他們，即使他們支持政府，他們只須支持曾先生的那 8 個字便行了，便是“改善民生，締造和諧”，他們便會得到相同的，即大不相同的結論。

我相信曾先生在說這些話的時候是真誠的，如果曾先生的屬下到這裏來推銷一個跟曾先生的理念不同的方案，如果他們回想一下曾先生好的一面，便一定會支持我的了，對嗎？所以，是有所指的。（眾笑）好，既然主席告訴我，我也是會緊記的，便是如果我今天討論幕門、無阻礙通道和票價，這是一個社會成本。在整個辯論中，政府表示這個社會成本未必必須由它支付，而是由企業支付的，但企業卻告訴我，它們也喜歡這種價值，不過並不是由它支付，而是應由政府支付而已。可是，實際上，在九鐵和地鐵，政府是大股東，所以政府是難辭其咎的。不論是通過民政事務局進行諮詢，接着向衛福局撥款，再交由廖局長執行也可以——如果是有心的話。又或趁着合併的時機告訴兩鐵，老皇曆已經翻完了，過去的美好時光已經不再了，我們有更美好的時光，便是落實令弱勢社羣平權、均權的充權。政府已經決定這樣做了，如果它們不喜歡，便對不起了，它們便可能會在我們的推動下，落得一個無法合併的結局。政府有否這樣做呢？

政府沒有這樣做，而是由鄭家富議員和張超雄議員在這裏，好像一支風中的殘燭（*candle in the wind*）般，在風的吹拂下搖晃，閃閃爍爍，如果對方吹得大力一點，即如果對方的辯護士大力一點吹，燭光便會熄滅了。到最

後，一旦投票，一按按鈕，便立即熄滅，渺渺輕煙，是在哀悼甚麼呢？是在哀悼議會沒落、政府沒落、企業沒落，是哀悼弱勢社羣權利的沒落。

所以，主席，我是依本題發言的。多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

（沒有其他委員想發言）

全委會主席：如果沒有其他委員想發言，環境運輸及工務局局長，你是否要再次發言？

（環境運輸及工務局局長搖頭表示無須再發言）

全委會主席：鄭家富議員，你是否要再次發言？

鄭家富議員：主席，局長剛才第一次發言時說要聽聽我們同事的發言，但她之後並沒有回應，那麼她.....我想提出規程問題。我其實是想等她發言後才發言的，所以我懇請局長.....因為她就這項修正案第一次發言時說會聽同事的發言，我其實一直在等她發言。我不想浪費時間，我希望局長先發言，然後我再發言，好嗎？

全委會主席：鄭家富議員，你已發言一次。局長，你是否要發言？

環境運輸及工務局局長：主席，我其實一直在聽。鄭家富議員和張超雄議員的修正案是有關提供足夠設施，包括月台幕門及半身式幕門，以保障鐵路上或鐵路處所內的人的安全。不過，由於大部分的討論均集中在殘疾人士方面，所以我覺得根本沒有需要在這個題目下回應。

張超雄議員：主席，現在進行的是.....

全委會主席：合併辯論。

張超雄議員：是一個合併辯論，我的修正案還有其他部分。主席，可否請你指出其他部分呢？

全委會主席：你自己不知道你的修正案有甚麼其他部分嗎？不如你自己說吧，主席是不應該說太多的。

張超雄議員：主席，我修正案的其他部分包括要提供足夠升降機，讓乘客可以由地面直達月台。此外，要有足夠職員提供協助，讓乘客可以安全使用兩鐵的服務。至於修正案的其餘部分，都只是原本的修正案。

全委會主席：不過，你要解釋一下，殘疾人士其實是很需要這些設施，對嗎？

張超雄議員：沒錯，對的。

環境運輸及工務局局長：不過，如果按字面上解釋，這項修正案是有關所有乘客的。在這方面，也許我就向殘疾人士所提供的服務作出回應，將政府的政策說清楚一點。

其實，在二讀辯論時我已經說過一次，便是政府的運輸政策是要達致為殘疾人士提供無障礙運輸的標準。在條例草案的討論過程中，地鐵公司聽了議員的意見，同意在合併後於九鐵每個車站提供最少一部雙向闊閘機，方便殘疾人士使用，亦會修訂綜合《營運協議》的有關條文，即以《營運協議》落實這些應許，訂明合併後的公司須把扶手電梯和升降機設施設於適合位置，以便能快捷和有效地運送車站內的乘客。至於幕門的建設，我們在法案委員會討論時說清楚了月台的可行性研究，是須研究安全和安裝的問題，而研究會在 2007 年年底完成。如果在修正案提出來，便會有一些矛盾，而且亦是不適合的，因為如果在條例草案內列明這些條文，便代表地鐵公司在條例生效當天便必須已經提供有關設施，否則即屬違法。所以，我呼籲各位委員表決反對這項修正案。

鄭家富議員：主席女士，局長回應時說我們建議加入月台幕門會造成矛盾，因為兩鐵的技術研究在 2007 年已經完成，而且已承諾會在 2012 年或 2013 年辦妥。局長接着表示如果我們這樣做，而地鐵又不能立刻辦妥，那麼，條例草案若獲得通過，鐵路公司便會犯例或被罰。

主席女士，關於鐵路公司有否犯例和是否有罰則，政府從來沒有使用過，而且還有合理理由作出辯解。至於安裝技術問題，我相信公眾也認為，既然當局已在進行研究，我們不會認為把它加進法例便會造成關卡或矛盾。

對於政府或劉健儀議員剛才也代表自由黨表示，既然兩鐵已經作出承諾，我們無須迫它這樣做，也無須加進法例，使我感到十分遺憾。對於這些理念和邏輯，我感到十分奇怪。這裏有兩個問題：第一，我們在委員會裏通過的議案不具約束力。兩鐵承諾分別在 2012 年或 2013 年為 15 個月台完成幕門裝置。今年是 2007 年，距離 2012 年和 2013 年還有 5 年和 6 年的時間。如果其間發現甚麼重大技術困難或由於其他理由，正如過去十多年的情形一樣，政府如何交代在過去 10 年 — 如果我沒有記錯 — 兩間鐵路公司因為月台沒有安裝幕門，而導致 34 人死亡。

當然，政府會說其中一些個案是由於有人自殺或其他個別問題。可是，由於月台未有安裝幕門，以致那些人更容易做出如此愚蠢的行為，甚至有些人並非打算這樣做，而是因為月台過於擠迫而造成墮軌意外的。我覺得這是血的教訓。如果不是我要求局長就這些問題再作出回應，她似乎認為無須這樣做，因為票數已經足夠。

我希望局長能認真一點，她提交的這項條例草案把我們迫成這個樣子。我一直等局長在同事發言後作出回應，局長還沒有就廣播那一點作出回應。我不提醒她，她也可能不知道，希望她看清楚我的修正案內容 — 除了廣播，還有附表 7。我剛才花了十多分鐘談服務表現的要求，跟着便是行政長官會同行政會議藉命令修訂附表 7。政府也應談一談本身的立場，不要那麼馬虎了事便算。

局長要求我們盡快通過條例草案，但我們那麼認真提出修正案，當中有我們的理念。我希望局長不要對那些月台問題掉以輕心。我也希望自由黨或民建聯的同事表達他們的意見，或回應我剛才對劉健儀議員所表達的意見。我感到十分奇怪，在沒有約束力的時候，大家也說全面支持裝置月台幕門，並且在地區掛滿橫額，表示成功爭取月台幕門或要求裝置幕門。可是，當他們看到有議員提出具約束力的修正案時，卻以諸多理由反對把修正案加進法例。

這是甚麼原則？這是甚麼議會？大家是否尊重議員的立法功能？唯一理由便是“保皇”，第二個理由便是維護商業利益，事情就是這麼簡單。大家過去在委員會上作出那麼多努力，提出那麼多意見，終於迫令兩間鐵路公司在 2012 年或 2013 年完成技術工作，那麼，局長，為何加進法例會造成矛盾？

“為保障在鐵路上或在鐵路處所內的人的安全目的提供足夠設施，包括月台幕門及半身式自動閘門”——當局經常提出諸多技術理由，當我們不再迫它們的時候，便看得出那些技術理由根本與技術無關，而是與錢有關。

多年來，當局便是基於錢而不想進行研究，而歸究那些彎位、玻璃幕門彎位問題，或由於架空、彎曲、不是地底行車而造成的氣流問題。迪士尼欣澳線一啟用，這些原因便成為謊話。究竟有甚麼問題？欣澳線莫非不是露天？莫非不是半開幕門？那些彎位研究是否真的那麼困難？我明白局長心裏想甚麼——既然兩鐵已經承諾會做，便不應把兩鐵迫得那麼緊。

局長是香港特區政府在九鐵董事局內的代表，也是地鐵內最大股東的代表。她着緊一些，兩鐵也會着緊一些。這些都是牽涉人命的問題，我希望大家明白。為甚麼在這些問題上會那麼冷血？此外，我真的不明白為何沒有約束力的議案，議員便予以支持；具約束力的修正案，議員便提出反對。這是甚麼政黨？面對這些問題，為“保皇”而變成這樣？可否提出較合理的理由？

我要等梁國雄回來才對他那句“風中殘燭”作出回應——老實說，我們現在真的在燃點我們的“青春”，儘管我也不知道那是否“青春”——燃點着我們的時間。劉健儀剛巧回來，我希望她作出回應，我相信她在會議廳外也聽到我對她作出的批評。

主席女士，我現在面向你發言。我希望那些曾經就沒有約束力的議案要求鐵路公司興建月台幕門或半身式自動閘門的議員在這個最關鍵的時候……加進具約束力的法例。沒有人會知道未來六七年會發生甚麼事，如果加進法例，兩鐵便要執行，事情便是這麼簡單。根據局長的做法，如果寫進法例，兩鐵便要立刻動工。對不起，局長，如果這樣加進法例，兩鐵肯定是要辦妥，而兩鐵又提交了所有工程的細節和時間表，我相信沒有人因為它現在做不來或沒那麼快完成工作，便要求局長起訴或懲罰兩鐵的，況且，政府也從未就兩鐵施加過懲罰。

主席女士，這些理由令我感到十分氣憤，我要再指出，那是關乎 34 條人命的。當然，那些人斷送性命的主因，並非由於月台沒有幕門，但這樣確

實間接造成客觀環境，以致一些一時想不開的人跳軌，或由於月台過分擠迫，以致乘客或張超雄議員所說的那些是殘疾人士或弱視人士發生墮軌意外。為甚麼不正視這些問題？在法例清楚述明，會有甚麼問題？哪裏會造成矛盾？

除此以外，我希望局長對廣播服務作出回應。我希望她再看一看她的“貓紙”，讓她身旁的同事告訴她。我剛才提及以 1 億元鋪設電纜，電訊公司每年向地鐵公司支付高達 2.67 億元的隧道費，50 年專營權便可收取百多億元。政府本身也應該有立場。同事剛才提及很多關於收聽收音機的好處和理念，我請局長作出回應。

我已經把附表 7 那些具體內容、售票機和增值機的可靠性，加進修正案內，並已講解了我的理念和原則。現在是你們希望在今天三讀前，這些修正案……我希望政府最低限度會提出反對，而不是只要求執政聯盟反對鄭家富議員的修正案，這做法是沒理由的。沒有提出理由，那為何要反對我？假如我沒有要求局長發言，她也不會回應，我真的感到十分失望。

主席女士，除了政府之外，我希望曾經支持兩鐵興建幕門的同事，到了今天這個關鍵時刻，也能夠向我提出一些說服我的理由——即使他們可能無法說服我。正如鐵路發展基金一樣，議員未必可以說服我，但大家在今天的辯論會成為會議紀錄，可以作為日後繼續推動或辯論時一個很好的基礎。

可是，如果今天只有一兩位議員反對——我甚至聽到只有一位議員反對，還有石禮謙議員曾經提出意見外，我看不到其他議員……這些議員過去曾經強烈要求設置幕門，還在地區說要爭取、或說成功爭取設置幕門，可是在這裏卻又反對設置幕門，還可能以自由黨的理由，說兩鐵既然已經答允裝置幕門，便無須寫進法例內。這是否侮辱了我們身為立法會議員的角色呢？

再者，兩鐵並不可能立刻答允在短期內完成興建工程。假如未來六七年發生甚麼事情，屆時又要提交立法會辯論？這豈不是失諸交臂？為何不能在這階段清楚要求興建月台幕門或半身式自動閘門？我們瞭解這些工程技術上可行，那麼為甚麼我們不可以這樣做？如果議員真的不能支持，除了因為“保皇”和確保鐵路公司省錢的理由外，我實在看不到還有甚麼理由可以說服我？

多謝主席女士。

馮檢基議員：主席女士，就着今天這項修正，我是支持鄭家富議員剛才指出有關幕門的問題。不過，我發言的內容不是有關幕門，而是關於局長剛才回應時說香港是一個無障礙的城市，而她也認為在兩鐵合併後，便能夠提供無障礙的通道，又說應該可以在所有地鐵站這樣做。

不過，可惜今天的報章沒有報道民協昨天的一項行動，因為當時沒有記者採訪，也沒有任何的報道。昨天，我們一羣深水埗區的議員與一羣老年人，大家一起穿梭深水埗區的 5 個地鐵站。我們在每個地鐵站進行請願。為甚麼請願呢？因為在深水埗區，除了美孚站外——我稍後會談美孚站的問題——另外的 4 個地鐵站，包括荔枝角站、長沙灣站、深水埗站及石硤尾站，也是有障礙的地鐵站，也是不能達到無障礙通道的要求。我為何這樣說呢？

這 4 個地鐵站，第一、要由大堂去地鐵的月台是沒有問題的，可是，由大堂去地面，卻是在 4 個地鐵站全部也是有問題的。在這 4 個地鐵站內，竟然是找不到一部自動電梯是可以由地面直達大堂的，全部也是“半天吊”，只有一半。所有由地面去大堂的樓梯也是分為兩部分的，第一部分有自動電梯，但第二部分卻沒有自動電梯。奇怪的地方是——區議會其實亦已經討論過很多次，而地鐵也是這樣告訴我們的——第一，地鐵是永遠不願意前來區議會與我們討論這項問題的；第二，它的書面答覆是，並不是地方不夠寬敞，可能是有甚麼阻礙，所以做不到而已。奇怪的地方是，為何一段樓梯設有自動電梯，而另一段樓梯的寬度，與前一段設有自動電梯的樓梯的寬度其實是完全一樣的。這令我們感到奇怪為何不可以做得到呢？第三，為何不可以設置升降機呢？

昨天，我們在遊行請願的過程中，剛巧遇到一位老人，這位老人是坐輪椅的——不是，這位老人並不是坐輪椅的，而是要由別人攙扶及用拐杖的——他居住在觀塘，是從那裏到深水埗。他要從深水埗地鐵站去到地面，這當然是很困難的，既要人攙扶，又要人幫忙。在等了一段很長的時間後，便有一名地鐵員工走來問我們是否需要幫忙。他問有甚麼可以幫助我們。我不知道那東西叫甚麼，但我們民間稱之為“怪獸”。該名員工表示可以用“怪獸”來幫他，如果他是坐輪椅的話，可以把輪椅放在“怪獸”上，藉此幫他上樓梯。第一，那位老人已經行了一部分樓梯、第二，當他等待到“怪獸”準備妥當的時候，即由該名員工表示提供“怪獸”直至上到地面，已經總共花了半小時。

此外，該名職員當時問我們——當時深水埗的區議員也在場——為何不提出要求，其實是可以問他們借用輪椅的。原來全世界，包括區議會的每一位議員也不知道，地鐵是可以提供輪椅的。當然，我也不知道是否每個站也有很多輪椅，即好像廁所般，每個地鐵站也是有廁所的，不過，只是供

員工使用的，這是大家也不知道的。為何地鐵公司不大肆宣傳有輪椅可供外借呢？是否害怕會有很多人會借用輪椅呢？最終，大家也不知道原來地鐵站內是有輪椅借用的，只要交 100 元按金，便可以借用輪椅，這點是大家也不知道的。

當然，我想說的問題，並不是輪椅的問題。我發覺地鐵現在是提供了數個方式，令我們覺得那裏是設有所謂“無障礙通道”：一、是輪椅；二、是“怪獸”；三、是自動電梯；及四、是升降機。可是，就這 4 個選擇而言，在深水埗區的 5 個車站裏，有 4 個站是沒有自動電梯和升降機的。我覺得在這方面，既然局長剛才承諾說可以做到，那麼請她看看如何令深水埗區這 5 個地鐵站也能提供這些設施。

第 5 個車站是美孚站。美孚站的問題在哪方面呢？在公眾要求下，加設了一部升降機。可是，美孚站的範圍極大，如果大家到過美孚站便會知道，而且它的升降機是設在街尾的位置，如果你是位處街尾，乘搭升降機是沒有問題的，但如果你是位處街頭的話，那麼便大件事了。如果你由街頭走到街尾乘搭升降機，而你是使用輪椅、拐杖或腳架走路的老人，便須徒步走 15 分鐘的路程。這項設備的位置是否適合或可否多設置一部，又是另一項問題。

當然，如果所有有需要的人也是使用輪椅的，可能會因為他們是使用輪椅而容易被人察覺，仍然可能會有地鐵的員工施以援手。但是，深水埗區最大的問題是，使用輪椅的人不多，而是較多人使用拐杖和腳架。我相信大家也知道，深水埗區是全港老人人口比例最高的社區。但是，地鐵的服務是完全不能令他們使用得到。

局長，你剛才作出了這樣回應，可是，剛巧在今天早上，立法會邀請了深水埗區議會前來討論深水埗區的問題，而該區的區議員也提出了這項問題。另一方面，政府給我們的 **policy brief**（即政策簡介）裏所說的，與跟局長所說的是完全相反。當中清楚說明，對不起，地鐵表明不會做這些事情，即在深水埗站、石硤尾站、長沙灣站及荔枝角站均不會增加任何我剛才提及的自動電梯或升降機設施。因此，我在想，局長剛才作出承諾，是否表示經過今天的辯論後，你會要求地鐵做好這方面的工作呢？最少，你會否要求地鐵派員到深水埗，跟深水埗區的議員討論一下呢？邀請發出了這麼多次，他們也沒有一次願意“落區”出席會議。所以，我覺得“無障礙城市”、“無障礙通道”這兩句口號，請註明是不包括深水埗區的，這樣可能比較恰當或更符合事實。

如果你真的要包括深水埗，那麼，請你真的要處理我剛才所說的 5 個地鐵站所出現的問題。因此，我剛才也說，無論是自動電梯或升降機，目的除

了是因為傷殘人士有這種需要外，年長的人對這種需要更大。以人數算計，他們使用地鐵的機會可能比傷殘人士更多。所以，我認為無論為傷殘人士也好，為長者也好，或是為行動不便的人也好，這是必須改善、處理和面對的事情。

此外，我對地鐵現時所使用的處理方法，是完全不能夠接受的。我希望在我說完今天這番話後，局長可以替我澄清一下，究竟我們今天早上看到的 **policy brief**，即政府給我們的政策文件表示不會改善這 4 個地鐵站，與你剛剛說香港會是一個無障礙城市當中這個矛盾，我希望局長稍後會解答，也希望透過主席女士向她提出這項問題。謝謝。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

劉慧卿議員：主席，我發言支持鄭家富議員和張超雄議員的修正案。

好像馮檢基議員般，我也想集中談談無障礙通道。那些行動不便的人，無論是殘障人士、年紀大的人、受傷的人，以至各式各樣的人，我相信他們在乘搭地鐵時……馮檢基議員提及深水埗區，而我沒有走遍全部地鐵站，但大部分也是很很不方便的。這點局長是應該知道的。

現在，同事就是想把這些事項述明。如果在述明之後仍然不做，當然是犯法了。討論了這麼多年，進展卻如此少，所以，在法例內述明，才見得是那麼重要，否則，便好像鄭家富議員所說般，有時候，我真的覺得，在動議議案辯論時說那麼多說話，也是沒用的。即使人人也就此發言，但到了真的要去做一點事時便不濟事了。為甚麼要在法例內述明呢？便是因為從前說過的東西沒有法律效力，沒有用處。

其實，我們作為甚麼亞洲國際城市，為何在這方面會做得那麼少、那麼慢呢？最好的做法是在局長日後沒有那麼忙碌時，邀請她逐一參觀每個地鐵站，看看有多少個站是真的可以通行無阻的。我覺得這真的是香港的羞恥，因為我們絕對有這樣的能力，也應該有這樣的決心多做一點事，否則，又怎能稱得上是無障礙城市呢？

因此，局長既不支持，還要叫人反對。我想請問，需時多久才能做得到呢？請問要多久才能做妥呢？現在地鐵其實是不願意做，所以便不能做得到。我覺得這樣真的不大好。

所以，主席，我也不知道今天的辯論要辯論到何時，可能明天、後天也要繼續。現在林局長坐在這裏接替，而廖局長也要歇一歇了。議員並非故意浪費時間，但關於一些事情，平時在一些沒有用的辯論便發言，一直談到今天討論這項有用的議題時，卻又不願意作聲了。大家看看這是多麼令人惆悵。我經常也不贊同那些無病呻吟的辯論，因為是說了也是沒用的，不過，它有時候甚至在這類辯論中也會阻撓我們，也不容許通過的。不過，不論那些議案通過與否也是沒有用的。但是，到了今天可以認真做一點事情時，便完全暴露出來了。平時所說的是假的，在現在要真的做一點事時——因為是寫了下來的，便必須做，不做便是犯法——政府便說不做、不支持。所以，政府以前說的全是假話，全部是假的、假的、假的，只在撒謊！

我支持修正案。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

湯家驊議員：主席，我也同意很多同事所提出的論點。最重要的是，立法會顧名思義是立法，議員的主要功能是立法，而我們的職權也是立法。如果我們在立法時沒有堅持所相信的理念，便有負香港人對我們的期望，亦未盡立法者的責任。我絕對同意剛才劉議員所說，如果是一些沒有法律約束力的辯論，當然可以風花雪月，令很多人相信他們支持某個立場；但到了真正行使政治權力的時候，我們之中有些議員便躲在前廳，其後才出來投票支持政府。我覺得這做法不是盡立法會議員責任的做法，我為此感到非常遺憾。如果我們與這樣的同事一起工作，我覺得整個立法會也為此蒙羞。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

（張超雄議員舉手示意想發言）

全委會主席：張超雄議員，你是第四次發言。

張超雄議員：多謝主席容許我第四次發言。

我不會重複，只是由於我剛才聽了局長的回應，所以我必須回應局長那既簡短又令人失望的回應。

局長的邏輯真的很有趣，她說如果今天我和鄭家富議員的修正案獲得通過，恐怕港鐵公司在合併後會立即犯法。主席，我想再次提醒我們的同事和局長，我在修正案內的第一點，說要提供足夠設施，包括月台幕門和半身式幕門，以保障在鐵路上或鐵路處所內的人的安全。就這一點，有何不合理之處？有甚麼地方是過分了？有些甚麼是不應該做的？哪些是在原則上、價值上、經濟上做不到的？第二，設置或安裝足夠數量的升降機，讓乘客直接由地面進入車站月台。同樣地，主席，這又是否沒道理的呢？是否不合邏輯呢？是否過分要求呢？第三，在鐵路上和鐵路處所內提供足夠職員協助乘客。

主席，如果局長認為我提出的 3 點皆屬合理，既然成理，那麼為何不可以的法例內述明呢？剛才談到要求對有不同需要的乘客，其中當然包括傷殘人士和長者等提供基本的照顧。我們之前無法可就票價優惠進行討論，但每次討論這些題目時，政府皆會告訴我們，地鐵公司已撥了多少億元予其設施，而九鐵公司亦撥了很多錢在其設施上。我們當時以我們的設施自豪，很多事情也做得很好，但現在要求在設施上提供一些合理的安排卻說不行，而且是犯法的。原來撥入數億元也會犯法的。如果我們制定這項法例的話，便會觸犯這項要求如此基本的法例。這究竟是甚麼邏輯呢？

當我們要立法要求提供基本設施時，你便說不行，因為一旦立法，你們便會犯法。當我們要求提供其他照顧傷殘人士的設施時，你又說已為設施撥入大筆款項，而且它們都是世界一流的，“無可匹敵”。主席，如果是“無可匹敵”的話，它們又何須如此害怕那數個基本要求呢？

我真的難以想像我們所說的無障礙運輸、無障礙城市，究竟只是口號，還是實質的呢？主席，我很想問問議會內的其他同事，尤其是那些早已下定決心支持政府、反對我的修正案中 3 個基本而合理的要求的同事。我想問這些同事，他們的道理何在呢？有些甚麼原因令他們不能接納該 3 點呢？無論是經濟、社會、政治——政治方面是清楚的——除了在政治方面要保皇外，還有甚麼原因令他們不能接納這項修正案呢？

這項修正案既並非要求普選，也並非要求分權，亦並非牽涉很大筆錢。地鐵公司的盈利不少，九鐵公司也賺錢，而在兩鐵合併後，更會賺至“盆滿鉢滿”。那麼究竟問題何在呢？如果是做得到，在技術上做得到，而且經濟上也做得到，只是一項如此基本而合理的要求，便可以令我們真正落實無障礙城市這個概念——我希望可以真正落實，而不是一個口號——究竟問題何在呢？

為何凡是議員動議的修正案，便一定要全部否決呢？這是沒有道理可言的，這樣理性嗎？我們作為政策制訂者，在立法時，是否應從理性的角度看

看社會有否這樣的需要？我們的法例是否要保障某些人有平等使用公共交通的權利？我們有否公義和關顧的理念？究竟有沒有呢？

它們連這些基本要求也拒絕，如果是自願做的便好端端的，但在法例內述明，作硬性規定卻不行。如果是可以自願做得到的話，那麼應該早已做到了，為何至今還未做呢？剛才劉健儀議員說原來的月台設計根本是不行的，所以現在回頭再做便會遇到很多技術困難。對了，根本是從來沒有考慮過，很多事情都真的沒有考慮過。我剛才已經說了很多，局長答應安裝閘門，真的苦了她，真的是皇恩浩蕩。沒錯，在我們死纏爛打之下，九鐵公司現在不是已答允在每個車站增設閘門機，還想怎麼樣呢？

我已列舉不少例子，有設施並不等於一定用得着，因為它們根本不是從用家的角度考慮。在閘機前面竟有兩行梯級，這樣的設施是根本用不着的。況且，在每個站增設最少一個閘門機，算得上是甚麼驕人的成績呢？香港社會是否要到達某一個地步，說：“對不起，你們這些人暫時有些不便，但到我們認為條件成熟時，便會慢慢做。我們不是不做，慢慢便會做。請放心，總之，自會有決定。我們知道何時是最適合，但要在法例上述明一定要做則不行了。”

請問政府要保障些甚麼呢？要關顧些甚麼呢？對於傷殘人士這些基本的要求——剛才局長還說我這些修正案只與普通乘客有關，即是所有乘客，而不一定是傷殘人士。主席，正如“阿基”剛才說，很多行動不便的長者，甚至一些幼兒——現在有很多人使用嬰兒車——人們也發覺在某些地鐵站（我剛才已列舉了十多個站）使用起來是很不方便的。很多外國遊客都以為香港的設施很好——他們有這種假設本來也是應該的——但其後卻發覺原來如此不濟，只能走到半路。我相信，劉健儀議員剛才所述的經驗，很多外國遊客在香港也有遇過。他們推着嬰兒車以為可以進入，但原來是穿不過的，而要將整輛嬰兒車搬進去。嬰兒車可以搬得動，但輪椅又怎麼搬呢？如果是電動輪椅，根本是沒有可能搬得動的。

所以，主席，我絕對不想浪費時間。我們也在燃點自己的青春——對不起，已經沒有青春了——是生命。我們這點細小的火燄很快便會熄滅，但在熄滅前，我希望有關的官員和今天有權投票的議員會考慮我和鄭家富議員的修正案，我這項修正案是否不合理？是否過分要求？是否做不到？如果不是，請大家憑良心投票。

多謝主席。

全委會主席：馮檢基議員，第二次發言。

馮檢基議員：主席，也許我真的被踏中了敏感地帶。

深水埗已就這個問題討論多年，但至今仍未有解決辦法。雖然整體來說，我們認為合併對減價或其他方面也有幫助，而對於一些修正案，即鄭家富議員和張超雄議員兩位議員的修正案，我們都是支持的，但這一項要特別給予支持，並要特別向局長強調。如果政府一直認為香港是一個無障礙城市、有無障礙通道，我真的希望它想一想。我剛才提到深水埗等 5 個站只是一些例子而已，我相信不止 5 個站出現我剛才所說的問題。

我還想列舉另一兩個例子，因為例子是活生生的，讓大家可以知道和感受到這個問題。除了我剛才說長者如何用拐杖和腳架一步一步拾級而下之外——我們普通人可能只須走 15 秒便已走下兩段樓梯，但長者卻可能要花 15 分鐘——第二個例子，是張超雄議員剛才也有提及的例子，便是嬰兒車。我想告訴大家，深水埗的人口分布很有趣，大部分的人口均已老化，即長者較多，深水埗是被形容為“上闊下闊中間窄”。所謂“上闊下闊中間窄”的意思是，長者和小朋友為數很多，這是很奇怪的現象。現在政府尚欠我們 8 所學校的學位，是小學學位，這表示甚麼呢？便是現在很多小朋友也要到其他地區就學。主席，為甚麼我要提出這件事呢？我是想告訴政府，很多時候，小朋友或嬰兒車要走下樓梯都會遇到困難。除了我說的傷殘人士和長者外，小朋友以至使用嬰兒車的人在地鐵站內其實也有困難。

此外，我想提醒局長一件事，便是在商業化的過程中，我們看到現時地鐵站內增設了很多店鋪，那麼這些店鋪與升降機有沒有關係呢？是有關係的。我不知道在座官員曾否乘搭地鐵及看過一種現象，我便看過了，特別是那些售賣麪包和蛋糕的店鋪。兩個人拖着十多個疊得高高的膠架，由樓梯“嘖、嘖、嘖”的走到大堂，而離開時又會“嘖、嘖、嘖”的拾級而上。為甚麼地鐵可以容許他們這樣做呢？究竟會出現甚麼問題呢？第一，從地鐵的角度，這樣做一定會損壞樓梯，而牆壁經碰撞亦一定會被刮花及造成破損等，這對地鐵的保養維修也不是一件好事。第二，這是十分危險的。那裏沒有電梯，試問教人如何把貨物搬運下去呢？只有這種搬運方法而已。但是，如果一不小心，其中一個裝有麪包和蛋糕的膠架掉下來，便會壓傷其他人。我覺得怎能容許這些情況在一個高度經濟發展的香港國際都市內出現呢？地鐵站內竟然連一部運貨輦也沒有。如果可以運貨的話，我覺得不如也運人好了。

我不知道大家是否知道地鐵站現時存在一些現象，便是現時的店鋪越來越多，為甚麼呢？這不外乎是為了做生意和賺錢，我不是說那些商鋪，而是地鐵公司或九鐵公司。它們只懂得想辦法賺錢，但對別人運作過程的需要卻置之不理，也不處理在運作過程中可能出現的問題或危險。一旦有人受傷，怎麼辦？即使把他送往醫院並支付“湯藥費”，也是沒有用的，因為人已經受傷而且感受到痛苦。所以，我覺得大家是不可能不處理、不考慮和不理會這些問題的。

因此，張超雄議員今天提出的修正案，我覺得完全是合理和應該的。為甚麼至今還未能成事呢？我覺得政府應該要回答。我希望局長回應我們這些問題，不要一味說香港是無障礙城市，但現實生活卻活生生地告訴我們實際狀況並非如此。

多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

（梁國雄議員舉手示意想發言）

全委會主席：梁國雄議員，你是第二次發言，請你站起來。

梁國雄議員：我聽到局長表示如果這項修正案通過的話，可能會陷兩鐵於違法的境地。我聽到後也很感觸，這可能是事實，對嗎？因為立法之後，如果這項法例生效了，九鐵公司或地鐵公司，即將來的港鐵公司做不到時，便可能會被檢控。

但是，孰令致之？在那次所謂無約束效力的議案辯論中，如果同事已經透過該次辯論表達了民意的話，首先要問的是，究竟政府是否接納那次無約束效力議案辯論所表達的意見？如果要用法例來令一家企業遵循的話，有關的立法工作應該已開始了。如果是與人為善，要提供無障礙通道可能要 4 年時間，那麼便等待 4 年。負責人可以作出一個又一個的合理辯解，表示他其實是想做的，不過，做不到而已。他甚至可以在法庭上對法官說：“法官大人，我們是想做的，但做不到。最糟的是這羣立法會議員通過了這項修正案，你可否給我一個機會呢？”他是可以這樣說的。

但是，現在的問題剛好相反，有人來告訴我們，表示我們這樣做，便會陷港鐵公司於違法境地，這是一個非常奇怪的邏輯。如果政府是與人為善、地鐵公司不是這麼傲慢的話，其實是可以討論的。它可以跟張超雄說，你這樣是正確的，但一旦通過這項修正案，我們便可能會被人控告，可否再考慮一下呢？然而，我也不知道張超雄有沒有機會看到他們的背影；現在的情況便是這樣了，便是要有執政聯盟，要和諧包容，但當遇到反對意見的時候，便不屑一顧。你有意見便對簿公堂吧，這樣大家便打官司好了，對嗎？這是一個問題，這也是一個詭辯，便是如果你要我做的話，請你立法；但是，如果最終不幸地這項修正案獲得通過的話，你便是陷我於不義，那麼你想政府怎樣呢？其實，應該是由我們來問政府：究竟你想怎樣呢？

是否香港的情況是，即使議案獲得通過，也可以不當作是一回事？雖然我們在憲制上，完全等於一個橡皮圖章，也是一間 **tea house**，即一間飲茶的茶館，但我最看不過眼的是，你們以此作為理由。如果是這樣的話，國安法一通過，很多人立即會遭殃，對嗎？最少我會先遭殃，對嗎？其實，這是一個甚麼的邏輯呢？是否通過一項修正案，便會令民間即時陷入法網？對他們來說，這是沒有問題的，你自己“執生”吧。不過，如果政府不想通過一項修正案，但不幸“撻 Q”被通過了，便會埋怨。張超雄，我告訴你，你不要這麼高興，如果這次一時“撻 Q”，把“黑柴”打入口袋裏的話，便會再有社論表示，這羣反對派議員突襲成功，政府現在大禍臨頭，他們又令政府使兩鐵犯法，這羣人是添煩添亂的，一定又會有人這樣說了。

所以，其實，在這個問題上，我也很想請教局長，你是否要休息 15 分鐘，然後請示曾特首，究竟在這裏是否要稍為讓步呢？以這種迂迴按掣法，叫人又再次失蹤，便可讓我們通過修正案。

到了這個階段，我不知曾先生現在有沒有收看電視，如果你有看電視的話，請你致電給局長，讓她可以有這個迴旋的餘地。曾先生，你是否聽到呢？這真的是匪夷所思的，我們在這個立法意圖上，是完全沒有分歧的，但在立法的條文上，便有非常大的分歧；而在辯論中更是南轅北轍，在作出表決的時候，便各得其所、嚴陣以待。我們要責怪甚麼呢？張超雄，你錯了，如果你加入對面那隊便應該有機會，因為親疏有別，我們也要來一次“無間道”了，站在他們那方提出，便沒有問題了。政府會說：“他是 B 隊的，是 B 隊提出，便通過吧。”就是這樣了。

我曾跟局長說：“如果你做官覺得辛苦的話，便不要做了，不如回去寫回憶錄，我保證你一紙風行。因為其中載有太多官場幻術、官場的事情。如果你日後寫回憶錄的話，我會是第一個購買的人，我支持你。”

換言之，為官者要做到——我也不知應該怎樣說了，我本應很懂得說話的——裏外不一。張超雄，你今次這項修正案是無法通過的了。我真的希望局長可以回去詢問有關當局，有甚麼可以讓步的，便作出讓步吧。所以，大家不要常常覺得我在浪費時間，我只是想政府按掣，你馬上按掣，我便全都不會再說，這樣便可以了，屆時便再沒有分歧了。

政府退一步便海闊天空，但政府這樣也不願意，還要向前走，踏入別人的陣地裏，還要說：如果你想得到一些東西，你便踏着我的屍體來拿取吧。我告訴你，如果我有機會踏着你的屍體來取物的話，我是不會猶豫的。不過，很可惜，今天在這個很特殊的制度之下，我們是沒有辦法取得勝利而已。

我希望各位，不論是在觀看電視轉播，或是在現場觀看辯論的朋友，你們要明白一點，你們的合理要求原本有機會成為法例，可令港鐵公司遵循，但在這個議會中被一種非常奇特的方法所阻礙，現在卻辦不到了。我不想再說太多，我希望我們某些同事會行使“失蹤權”，這樣便沒有問題了。我希望他們再三考慮，也希望局長接納我的建議，用 15 分鐘時間詢問曾特首，究竟是否可以讓步呢？謝謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

（鄭家富議員舉手示意想發言）

全委會主席：鄭家富議員，我記不起你是第幾次發言，但你自己是知道的。

鄭家富議員：不是，主席，我記得我已是第三次就這項議題發言，我其實已經盡量克制了。

我在期待局長和其他反對我和張超雄的同事，回應我剛才對上一次發言所提出的問題。可是，他們卻一直沒有發言。我唯一的結論便是……劉慧卿議員剛才十分慷慨激昂，舉高手說：“講假話、講假話、講假話”、“說謊、說謊、說謊”這多個詞語。如果他們不回應，那麼，他們過去在地區和議會便不要就沒有約束力的議案說得天花亂墜，但到了最重要的時候，卻聽政府的話，認為如果把這些放入法例，在它們違法時便會造成矛盾。

主席，我使用這個觀點再跟局長辯論。我希望局長翻一下現行的《地下鐵路條例》第 16 條——我相信她的同事一定有該條文的，最好還是我們

法案委員會過去使用的 **marked-up copy** — 局長的法律顧問找到了。主席，中文本的第十四頁是關於在專營權下的失責行為，正如局長剛才所說，張超雄和我所提有關月台幕門、無障礙空間、升降機這類修正案一旦獲得通過後（局長說現在是沒有的），屆時地鐵便可能會犯法了。

主席，現在便看看何謂失責行為。失責行為的內容有數項，“如果鐵路公司在重大程度上沒有履行在營運協議下的某項義務”，是“在重大程度上沒有履行”。第二，“地鐵公司在重大程度上沒有或相當可能會在重大程度上沒有按照本條例營運鐵路。”接着，今次所增加的，便是“在重大程度上沒有履行服務經營權協議下的某項義務”，這是在經營權的協議下。現時在法例上，如果它沒有根據我們現時納入條例草案的條文，令這些情況導致嚴重服務停頓或導致在鐵路乘搭列車或在鐵路處所內的人的安全受到危害，以致相當可能會導致他們嚴重受傷，這些便是專營權下的失責行為。

好了，我們的邏輯是，如果它成為了法例，港鐵公司一定會交出建議書，說明在 2012 年會進行一些甚麼程序，或在 2013 年前會對哪些月台有甚麼做法。既然是這樣，便不會有問題了。正正便是因為已把它放入法例，當局才可以告訴我們在專營權下，要鐵路公司履行現時應該已經有的法例要求。我看不到當中有甚麼矛盾之處，反而如果沒有 — 正如現在一樣，由於沒有這樣的法例 — 地鐵公司便可以做，也可以不做，所以這麼多年來便一如“軟皮蛇”般，一年復一年地拖延，以致有更多人掉下路軌，奪去更多人的生命。我們可以賠上多少人的生命呢？

如果沒有法例，根據這個所謂失責行為，它有甚麼地方失責呢？它的安全有否導致……以至相當可能會導致他們嚴重受傷呢？地鐵可以否認，認為是那些人自己跳下去的。如果已經有法例，便有法例的依據，它接着便一定會告訴我們準備採取甚麼計劃、如何安裝月台幕門、如何裝設升降機，如何在專營權下履行應有的義務和工作。

我希望局長就這點向我回應。那些支持政府，反對鄭家富和張超雄興建月台幕門建設的政黨朋友、議員，也請你們作出回應。

主席，我真的不想拖延。不過，如果我今天一直未能得到一個滿意或我覺得是一個 — 即使是無法說服我的 — 答案，但如果他們有經過充分討論，並已提出他們的理念，我覺得大家最低限度是有討論的。我剛才質疑自由黨，但自由黨的同事也離開了，沒有作出回應。我想請教民建聯的同事，因為我們過去要求在 2012 年、2013 年安裝月台幕門時，這兩個黨派是曾經表示支持的，他們在沒有約束力的議案中是曾經表示支持的。如果今天他們倒過來反對，而我今天要求他們提出理據，他們也提不出來，我真的覺得很難接受。

所以，主席，麻煩你稍後容忍一下，我可能會第四次、第五次、第六次起來發言。我會繼續等待同事發言，因為這是一個十分重要的法律基礎和辯論。現在是要立法，我不想在政府提供一些似是而非的答案之餘，其他政黨也不發一言；不是支持，便是反對，我覺得現時這樣是沒甚麼意思的。我估計局長已經作好準備，我希望局長就着我這個觀點、這些反駁她的矛盾理論，能夠回應一下。

多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

（沒有其他委員想發言）

全委會主席：如果沒有其他委員想發言，環境運輸及工務局局長，你是否想再次發言？

環境運輸及工務局局長：主席，我知道各位議員都是立法會議員，各位對立法問題當然有自己的意見。

首先，鄭家富議員剛才提到我們對於立法規定建造幕門的意見，我沒法與他就立法的根據爭拗，這是我們的法律意見，我只可以說，現行的法例條文表明必須在生效當天，便要提供有關設施，所以，辦不到即屬犯法，而並不是他所說的第 16 條的重大事件，這是另一回事。但是，我無法再跟他辯論，因為我不是律師。

我反而想指出，在我們這些原則上的問題，例如在建造月台幕門的事件上，地鐵公司過去已在所有地下的地鐵站建造月台幕門，是在沒有立法的情形下建造的。我們在第二階段，便是希望地面的地鐵站也加添月台幕門，我們並已通過鐵路小組委員會，獲得承諾，會在 2007 年年底提交可行性報告。

剛才有數位議員問及，為何有些地方可以立刻做到？例如鄭家富議員亦說過，為何迪士尼樂園做得那麼快，是否因為我們想做便可做得到的呢？這並不是想做與否的問題，而是設計迪士尼樂園欣澳站時，距離我們最初設計地鐵時已有數十年，不但科技進步了，人的需求也有所進步，所以，在設計上加上半身閘門，是沒有問題的。

如果在工程設計時，已即時在整體設計上包括這設施，是一點也不困難的，但要在一些舊有車站加設，卻會有問題，不能草率地說一句只須加上一道閘門即可，因為如果加裝月台幕門，地台與火車之間的夾縫會出現問題，須加以解決，大家剛才亦有提及。

所以，我們不是說原則上不同意議員所說要加添安全措施，這些主要都是圍繞殘疾人士的設施或幕門設施，我們在《營運協議》下是可以做得到的，地鐵公司或將來的香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）也同樣要遵守，而且也是一個有效的管制措施。所以，在這個問題上，大家並沒有分歧，分別只在於採用甚麼方法來做而已。

至於馮檢基議員提出的深水埗區的問題，我的同事剛剛給我看過今天發出的信件，這亦涉及為殘疾人士設計的通道和升降機。馮議員剛才亦已說過，一個站有不同的出口，目前的標準是盡量在每一個站的其中一個出口設置這些設施，當然，大家發覺這是不足夠的，但這是初步做法，因為正如馮檢基議員剛才所說，每個出口之間的距離很遠，如果要刻意走到某個出口，路程可能很遠，也不切實際，這有待進一步改善，我相信大家在法案委員會上亦已討論過，因為議員對殘疾人士的設施提出了不少意見。

通過與我們的討論，地鐵公司亦認同要加強與殘疾人士有關的團體的溝通，我相信在這溝通方面，正如馮議員已多次提出，我們與區議會的溝通似乎沒有甚麼成果，而且他們亦沒有參與。但是，地鐵公司已答允會更充分瞭解殘疾人士在設施方面的需要，同意在擬議的綜合《營運協議》中加入新條文。所以，在《營運協議》中述明了這件事，規定合併後的公司，須制訂程序，諮詢代表殘疾人士的團體，每年檢討該公司對殘疾人士提供的設施，以及將有關的檢討結果知會有關的殘疾人士團體，加強鐵路公司與他們的溝通，並增加討論機會。

一直以來，鐵路公司以《營運協議》的模式運作，十分有效，所以我亦希望大家知道，我們的討論並非全部白費，只不過我們是以這種模式來做。

鄭家富議員在條例草案中提到接收聲音廣播服務，剛才提出討論的議員不多，因為我們都知道，這件事已多次討論，地鐵公司已表明投資額達 1 億元，並已在法案委員會內解釋為甚麼不可以詳細列出每個項目的價格，因為這樣會影響他們最近的無線系統的投標。我想在此解釋，地鐵公司已裝設專用的廣播系統，如果發生事故，列車司機可以即時以最直接的方法與乘客溝通，所以，在安全上已做到最好。

至於說利用廣播系統為乘客提供一般的電台廣播資訊，地鐵公司亦已解釋，該廣播系統所採用的頻道與電台的不同，所以沒法利用現有的廣播系統接收電台廣播。為了提高對乘客的服務，地鐵公司最近在鐵路系統推出第三代流動電話 3G 服務，令乘客可以通過流動電話營辦商提供的互聯網服務，瀏覽新聞資訊及收聽電台廣播。在 2007 年下旬亦會推出 **Wi-Fi** 服務，屆時在 16 個地鐵站的月台和車站大堂，可以透過這些無線上網服務，接收電台和電視節目，相信這些新科技將陸續推出，而安裝費用等各方面亦會有優勢。所以，在提供資訊服務上，我們得知地鐵公司認為這更適合目前的情況。

至於服務水平表現亦有數點，鄭家富議員在條例草案中加入新條文，規定港鐵公司必須遵從指明的服務水平，對於今次的建議，我們基於數個原因無法接受有關的修正案。地鐵公司現時的服務表現要求訂明於綜合《營運協議》內，因此亦是在《營運協議》內，而不是納入法例內，正如其他公共交通工具的服務表現要求一樣，也是由運輸署署長根據有關的專營權協議或牌照監管，並沒有將它們的服務表現納入法例，作為法定的要求。這些監管機制一直運作良好，所以我們看不出有甚麼理由須予立法。

作為監管者，運輸署署長亦必須不時檢討綜合《營運協議》中訂明的服務要求，在有需要的時候，須考慮各種因素而作出適當的改變。如果這是要立法的話，以後所有修改也須以立法形式進行，程序上一定須有更多時間，而靈活性也會減低。所以，我們並不支持立法，但在原則上，我們一樣可以做得到。

再者，我們藉着兩間鐵路公司（“兩鐵”）合併的契機，參考兩鐵過去的服務表現，提高多項服務表現的水平，即較國際水平還要高。我們要求鐵路公司必須長年累月達到它們本身已被提高的服務表現水平，而鄭家富議員提出的，較已提高的水平還要高，達到 99.5% 的水平，實在缺乏一個客觀的考慮來評定這個水平究竟是否合理和切實可行。

最後一點是，他建議的服務表現要求、水平，都是兩間公司目前的乘客服務承諾的水平，這個乘客服務承諾是鐵路公司自願訂定的，他們盡力為乘客提供較《營運協議》中所列要求為高的水平，當中並沒有受到《營運協議》或法律的規定，是他們自動提高的。如果我們將承諾轉為法定要求，其實是喪失了自動和自發性作出改善的因素。在管理學上，這個因素是十分重要的，所以我們不希望將一件自發性做的好事，變成一項法例及附帶嚴重罰則的要求，所以我們亦不支持這項修正案。

多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

（馮檢基議員舉手示意想發言）

全委會主席：馮檢基議員，第三次發言。

馮檢基議員：主席，局長發言後，令我添加了一些問題，所以我要再追問。

第一，我當然高興聽到《營運協議》，而《營運協議》已述明會諮詢一些殘疾人士團體。但是，局長沒有回應我剛才提出的問題，便是區議會又如何呢？關於區議會，我不是指深水埗區議會，而是指 18 個區議會，因為地鐵是服務全香港所有人。當然，殘障人士因有特別需要而須特別處理，但一般人也有般問題要處理的，包括我剛才提到的嬰兒、小朋友或長者。我覺得當區議會要求地鐵公司，即將來的香港鐵路公司討論時，它是否也有責任與區議會討論呢？《營運協議》會否加入“諮詢團體”、“有關諮詢團體”或“區議會”等字眼，令諮詢面可更廣闊？

第二，我想追問有關局長剛才回應時提過的升降機。她說升降機只能設在街上的一邊，而另一邊可能要將來慢慢改善，但總的來說，每個地鐵站總有一部升降機。我希望我沒有聽錯，但這點會出現兩個可能性的其中之一，一是現時每個地鐵站真的都有升降機，不過是由大堂降至鐵路平台，即向下降的升降機是一定有，所有深水埗站都有。但是，由大堂升上地面的升降機，在我剛才所說的 5 個站中，只是美孚站有，設在街上的其中一邊。局長說會改善，我覺得仍可接受，但另外 4 個站仍未有升降機，而設有的電梯更分為兩段，只得下降的一段有，上升的一段則沒有。在這方面的改善，局長說每個地鐵站總會有一部升降機，是指由大堂到鐵路軌的平台，還是指由大堂升上地面呢？如果是指由大堂升上地面，現時是一定沒有，但如果這句話裏的升降機是代表只由大堂到鐵路平台的，我覺得這句話便沒有意思，因為這種設施早已存在。如果這句話裏的升降機是代表由大堂升上地面，則現時深水埗那幾個站是沒有的。

其實，我亦不想只說深水埗，我只是以它作為例子，其他很多站其實也沒有，亦好像電梯一樣，只是一半有設置。那麼，是否將來在這些站內最少會有一部升降機呢？如果有，便真的能改善有關情況；如果這句話只反映現象，意義便不大，我想問清楚，每個站總會有一部升降機，是甚麼意思呢？

多謝主席。

全委會主席：各位委員，你們都應該有言論自由，所以，你們發言多或少，絕對是你們的個人選擇。不過，你們現在所說的問題，怎會是在全體委員會上討論的？這些不是應該在法案委員會內討論的嗎？可能是有新的發展，在法案委員會時根本尚未出現這些問題。現在是否還有其他委員想發言？待各位委員發言後，我再看看局長可否回應。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

（張超雄議員舉手示意想發言）

張超雄議員：主席，我的發言不會很長，只是很簡單。

其中有一點是我很想回應主席的，其實，我真的很想在法案委員會內討論這些事項，但真的不容易，政府的技術和劉健儀議員的領導真的很高超，令我們真的很不容易討論，不知道為甚麼，他們是有很多方法的。

條例草案本身是很複雜的，我們不斷提出意見。主席，我在很早期，即 1 月份的時候，已經把我想提出修正的範圍及具體建議，以書面及口頭形式提交當局，但一直不獲回應。最初當局只是讓我們說出意見，但並沒有回應。我等了很久，4 月開始當局才逐步有回應，但只是回應一部分，有些並沒有回應，然後把我們想討論的內容分拆，我難以形容當中過程，即可說，當局有一個時間表，例如今天討論第 2、8、10、24 條，使我們真的跟不上。

主席，我們的生命也很寶貴，我們要跟進的事項很多，有時候未必能夠全部時間都坐在會議上，如果不是全部時間都在席，可能轉眼某些事項已討論完畢。所以，主席.....

全委會主席：我要打斷你的發言。你所要求的，已包括在你的修正案內，你無須多作解釋了。我剛才的那句話，其實是指馮檢基議員所說究竟是否有電梯連接至地面而已。不如你說回自己想說的話吧。

張超雄議員：好的。我也想向你表達，是真的有具體困難的。

如果有充分的討論，我們很多意見也無須耗用大會的時間來討論了。我現在想就局長的回應作一些回應。局長始終好像不打算正面回應我剛才提出

的修正案，例如要提供足夠的協助、職員的協助等。其實，我剛才的邏輯很簡單，我只是問我的修正案是否有些地方不合理，如果沒有，為甚麼不能寫入法例之內？局長現在的意思是，只要寫入法例，便可能會令兩鐵因而觸犯法例，所以，千萬不要贊成我這些修正案。

但是，另一方面，局長一直的邏輯是，香港兩鐵已經做得非常好，我們已經花了很多億元興建設施，已經是世界級的。既然是世界級，為何會連一些基本和合理的要求，如果寫入法例，也會令兩鐵觸犯法例呢？這是有矛盾的。對此，局長並沒有回應。

最低限度，局長也應回應。我們聲稱香港是一個無障礙城市，又說這是一個平等共融的社會，這些口號和政策方向是如何落實的呢？一定是通過實際的政策推行和法例吧。今天，我們討論兩鐵合併的條例草案，這些法例容許我們寫入一些條文，令無障礙城市及共融社會這些方向得以落實，我相信我的修正案和鄭家富議員的修正案都是與此相關，有甚麼不妥呢？

況且，到了最後，局長不是法庭，我們也不是法庭，究竟寫入法例後，是否會陷兩鐵於犯法的境地呢？老實說，我們也不知道，所以我希望局長不要用一個技術的理由。

主席，如果政府真的覺得議員的修正案是值得推行的話，而局長又說既然大家立場一致，不如讓當局自願做，但很可惜，歷史告訴我們，自願了這麼多年還未成功，在這情況下，我們是否應該運用立法程序，促成這件事呢？

多謝主席。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

鄭家富議員：主席女士，就法律而言，我希望局長不要說因為她不是律師，所以便不想跟我辯論，因為她也有法律顧問協助，而且現在是立法修訂有關程序。

主席女士，其實，我們也不想在此不斷重複發言，但請你容許我們.....

全委會主席：我是無法不容許你們發言的。

鄭家富議員：我知道。

我其實也不想這樣，但在委員會審議階段之前，時間確實非常緊迫。有很多事情是真的不應在此討論的。可是，因為局長不在席，而她的代表又未能代表局長說服我們接納若干修正案，以及局長剛才提出的一些看法。因為局長不斷說在立法後，根據她的法律顧問，有關人士是犯法。

可是，大家可以看看《地下鐵路條例》，局長也可請她的法律顧問即時提供意見。當中其實述及兩項罪行，一項是在第 29 條，另一項是在第 30 條。第 29 條是僱員疏忽的作為，例如僱員駕車太快以致撞倒人。我或許簡單地說說該條的條文，第 29 條是“僱員的疏忽作為或不作為的罪行”。這條說明如果地鐵公司的僱員在其職責範圍內，疏忽地作出一些事情，而令人身安全受影響，這就是犯罪。那麼，關於月台幕門或升降機等便屬失責行為，但這條一定不是。

接着是第 30 條，該條是故意危害安全的罪行。很簡單，任何人如果故意作出或故意不作出任何與鐵路或鐵路處所有關的事情；及因作出或不作出上述事情而危害或相當可能危害在鐵路上或在鐵路處所內的任何人的安全，即可能是犯罪。大家可以說，如果納入了這項條例，當任何人故意不作出若干事情時，便可能被指觸犯這項罪行，但我不知道是否這樣。可是，我看到一點，便是即使是這樣演繹，有關人士必然可以指出他已有全部的計劃，在 2012 年、2013 年便會安排設置那些幕門，所以他沒有任何故意危害安全的行為。

主席女士，我還希望局長明白第 57 條，該條對地下鐵路有很大的保障。這條說明：無須為違反法定責任而負上民事法律責任，即訂明如果地鐵公司違反任何該條例所設定或依據該條例所設定的責任，則有關違反並不產生任何民事法律責任。大家可能會說，如果我們今天要求地鐵興建幕門，而地鐵做不到，地鐵可能會說：“老兄，日後會否被人告，有人掉下去的話，是涉及民事責任的”。大家看看，地下鐵路有這樣的一條條文保障。即使地鐵不執行該條例所設訂的責任，有關違反並不產生任何民事法律責任。

主席女士，劉健儀議員至今仍不在席，但很老實說，我會鍥而不舍，繼續要求局長、自由黨和民建聯的同事，就我的疑慮提出解釋。為何他們今天對一項過去大家也同意納入，以要求地鐵和九鐵進行月台幕門的安全工作的條文，一項在沒有爭議和約束力時他們是完全支持的條文，在今天即將要賦予法律效力時，他們卻要反對，更指與現有法律有矛盾，因為納入有關條文後有關人士可會被罰呢？我已說過，有關會被罰的第 29 條及第 30 條，根本是不相干的，而在第 16 條的所謂專營權下的失責行為，有關方面也不會因此而被罰。那麼，請告訴我會有何矛盾呢？

主席女士，即使你不是該法案委員會的委員，但你今天聽到我第四次發言，我相信你也會明白我想問的是甚麼。我希望局長，以及作為律師的自由黨劉健儀，可以向我解釋，為何她反對我要求訂明月台幕門的裝置。

民建聯的同事到此刻仍未發言，但他們在議會內、地區內所發出的橫額、單張較所有政黨多。我不知道他們今天怎樣投票，因為聽說他們似乎是支持我的，我不知道是否我天真，我不知道。如果他們支持我，我當然覺得他們對過去的要求和投票是 **consistent** 的，對他們自己過去的一些表現也如是。可是，我不知道，因為他們真的沒有人發言。我真的等待他們發言，他們支持要有理由，反對亦要有理由的。

所以，主席女士，真的抱歉，我其實也估不到這項修正案會談到 7 時仍未談完的。我真的估不到，但因為局長提出這樣的理據，我不得不在此要求局長立此存照，列入紀錄，對我這項修正案提出一個我認為較為可以接受和合理的說法。否則，這樣的演繹對任何法例的修訂來說，我覺得是很不合理的。

多謝主席女士。

全委會主席：是否有其他委員想發言？譚香文議員。

譚香文議員：主席女士，我真的要談談自己的感想。我們在法案委員會審議階段時，確實很努力的每天開會，每節 4 小時的，星期六早上照開也不打緊。主席女士，可惜我們還有很多其他會議要出席，我同時是帳目委員會的委員，又是經濟事務委員會、財務委員會等委員，可是，各個會議時間全部相撞，我又怎可以開會呢？我們無法出席會議，但會議很快便完結——是神奇地快，沒有人發言，一會兒便完了。主席女士，在此情況下，我們如何可以發表自己的意見呢？我不怕囉嗦的再說。兩鐵合併一事，大家天天也討論，但說完當局便表示要回去考慮一下，對於我們提出的問題，也是要回去考慮，可是，考慮過後，最終也是否決了事。原因為何？因為當局已數夠票。

鄭家富議員剛才提到其他議員沒有發言，並希望他們投票時會支持。鄭家富，你太天真了！我相信政府已經數夠票，稍後投票時，那些沒有發言的議員也是會支持政府的。在此情況下，如何可以清晰地審議條例草案呢？會議經常也是很快便完結，待我們想去開會時，會議已經結束了。這樣的話，我們惟有在今次大會上討論。

主席女士，我真的很抱歉，浪費了你的時間，其實，我們只是想做好我們的工作，好好地負起我們作為議員的責任，審議條例草案確保其清晰，用字要詳細小心，不會出錯。可是，我們今天好像是回到審議階段般，說個不停，來說出我們未有機會表達的意見。法案委員會主席常常說只有 3 分鐘時間，又指我們說完又再說。我每次的回應也是，我說完又說是因為政府未曾給我正式的資料，因此我們才會問完再問。我們說完又再問，好像是很多餘似的，但事實是我們想要的資料一直得不到。接着，當局又推說於下一次會議提交，但下次又說會議結束了，要散會了，最終便是如此審議完畢了。這樣教議員怎能做好工作呢？

謝謝主席女士。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

（沒有其他委員想發言）

全委會主席：環境運輸及工務局局長，你是否要再次發言？

（環境運輸及工務局局長搖頭表示無須再發言）

全委會主席：如果沒有其他委員想發言，我要再次提醒各位，如果鄭家富議員的修正案獲得通過，他可動議二讀新訂的第 21E 條。接着，我也會批准張超雄議員修改他.....

李卓人議員：主席，規程問題。現在似乎沒有足夠法定人數。

全委會主席：好的。請秘書響鐘請委員返回會議廳。

（在傳召鐘響後，多位委員返回會議廳）

全委會主席：已有足夠法定人數。開始會議。

全委會主席：在我就鄭家富議員對第 8 條動議的修正案向各位提出待決議題之前，我再說一次，如果鄭家富議員的修正案獲得通過，他可動議二讀新訂的第 21E 條。此外，我也批准了張超雄議員修改他就第 8 條動議的修正案的措辭，並動議經修改的修正案。

可是，如果鄭家富議員的修正案被否決，他便不可動議二讀新訂的第 21E 條，我會請張超雄議員動議他的修正案。至於環境運輸及工務局局長稍後能否就第 8 條動議她的修正案，則視乎全委會就張超雄議員的修正案所作的決定而定。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（ 委員舉手 ）

全委會主席：反對的請舉手。

（ 委員舉手 ）

鄭家富議員起立要求記名表決。

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請各位委員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

吳靄儀議員、張文光議員、王國興議員、張超雄議員及譚香文議員贊成。

何鍾泰議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉健儀議員、張宇人議員、方剛議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員及黃定光議員反對。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、馮檢基議員、李永達議員、梁家傑議員、梁國雄議員及湯家驊議員贊成。

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反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 17 人出席，5 人贊成，12 人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有 21 人出席，12 人贊成，8 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

全委會主席：張超雄議員，你可以動議你的修正案。

張超雄議員：主席，我就第 8 條動議經修正的修正案。

全委會主席：你無須修正，你是動議你的修正案，因為鄭家富議員的修正案不獲通過。

張超雄議員：主席，我就第 8 條動議我的修正案。

擬議修正案內容

第 8 條（見附件 I）

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：張超雄議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（ 委員舉手 ）

全委會主席：反對的請舉手。

（ 委員舉手 ）

張超雄議員起立要求記名表決。

全委會主席：張超雄議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請各位委員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

吳靄儀議員、張文光議員、李鳳英議員、王國興議員、張超雄議員及譚香文議員贊成。

何鍾泰議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉健儀議員、張宇人議員、方剛議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員及黃定光議員反對。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、馮檢基議員、李永達議員、梁家傑議員、梁國雄議員及湯家驊議員贊成。

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反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 18 人出席，6 人贊成，12 人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有 21 人出席，12 人贊成，8 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

全委會主席：環境運輸及工務局局長，你可以動議你的修正案。

環境運輸及工務局局長：主席，我動議修正第 8 條。

擬議修正案內容

第 8 條（見附件 I）

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：環境運輸及工務局局長動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

涂謹申議員起立要求記名表決。

全委會主席：涂謹申議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請各位委員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

田北俊議員、何鍾泰議員、周梁淑怡議員、陳鑑林議員、梁劉柔芬議員、黃宜弘議員、黃容根議員、曾鈺成議員、楊孝華議員、劉江華議員、劉健儀議員、蔡素玉議員、譚耀宗議員、張宇人議員、馮檢基議員、方剛議員、王國興議員、李國英議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員、張學明議員及黃定光議員贊成。

何俊仁議員、李卓人議員、吳靄儀議員、涂謹申議員、張文光議員、梁耀忠議員、楊森議員、劉慧卿議員、鄭家富議員、李鳳英議員、李永達議員、梁家傑議員、梁國雄議員、張超雄議員、湯家驊議員及譚香文議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布有 40 人出席，23 人贊成，16 人反對。由於議題獲得在席委員以過半數贊成，她於是宣布修正案獲得通過。

秘書：經修正的第 8 條。

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：經修正的第 8 條納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（ 委員舉手 ）

全委會主席：反對的請舉手。

（ 沒有委員舉手 ）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 16 條。

政制事務局局長：主席女士，我代廖局長動議修正第 16 條。我動議修正第 16 條，修正案內容已載列於發送各位委員的文件內。

條例草案第 16 條有關賦權局長訂立規例，其中部分條文範疇經過法案委員會的討論後，委員會認同鐵路公司已獲得賦權，就該部分的相同事宜訂立附例，加上局長亦從未動用有關權力訂立任何規例，因此，該等條文已屬過時，經法案委員會討論並同意，有關條文會予以刪除。有關修正案已經法案委員會審議，我希望委員通過我所動議的修正案。多謝主席女士。

擬議修正案內容

第 16 條（見附件 I）

全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

全委會主席：我現在向各位提出的待決議題是：政制事務局局長動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（沒有委員舉手）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布修正案獲得通過。

鄭家富議員：主席，我動議進一步修正第 16 條，以修訂《地下鐵路條例》第 33 條。

主席，《地下鐵路條例》第 33 條其實是規例和附例，第 16 條旨在令“局長可為以下所有或任何目的訂立一些規例”。我們在 5 月 8 日審議條例草案期間，看到第 16 條建議在第 33 條加入“規定港鐵公司按規例所指明的時間和方式，就港鐵公司在規例所指明期間內在西北鐵路服務範圍內的鐵路及西北鐵路巴士服務的未來運作或計劃（在不減損前述條文的一般性原則下，包括經營路線、班次密度和路線的車輛編配），向署長提交計劃書。”

主席，我們就這點的修正案很簡單，便是在“班次密度”之後，加入“車費水平資料”，為甚麼我們覺得這是重要的呢？因為有一個最基本的分別，便是日後西北鐵路接駁巴士的票價，將會用日後鐵路的可加可減機制方程式來計算，而不是用專營巴士現行的可加可減機制來計算。

主席也知道，巴士本身有可加可減機制，鐵路有本身的可加可減機制，我們在討論的時候，覺得既然要訂立規例，在不減損對西北鐵路的服務及巴士服務這個原則的大前提下，當港鐵公司向運輸署署長提交計劃書，包括要提供經營路線、班次密度和路線的車輛編配等，我相信議會和地區市民也是十分希望得知票價水平和車費資料。

（代理全委會主席劉健儀議員代為主持會議）

所以，我們只是作出很簡單的修正，而且盼望日後西鐵和附屬巴士服務、連接服務——我相信林瑞麟局長是很聰明的，我一說出來，他便知道我所修正的是甚麼，雖然我不曾與他討論交通的問題，我亦不知道他在演辭內會如何反對我這項修正案，但我亦期待聆聽他為何要反對我這項修正案。我估計他反對我的理由是票價水平、票價情況並不是條例草案內一個最重要的原則或內涵。

但是，有關巴士服務，我希望除了留意經營路線、班次密度和車輛編配外，日後在巴士服務的相關議題上，議會和當地居民也必定盼望獲得票價水平的資料越多越好。

代理主席，我不多說了，很老實說，這是沒有太大爭議的，除非局長說出一些令我感到十分詫異的理由，又或是有同事反對我，所提出的一些理由是我要反駁的，否則——因為我還未吃飯，我亦不知道是否有機會吃飯——這些均是沒有太大爭議的地方，我希望同事會支持我這項修正案。

擬議修正案內容

第 16 條（見附件 I）

代理全委會主席：是否有委員想發言？

（沒有委員表示想發言）

代理全委會主席：政制事務局局長，你是否想發言？

政制事務局局長：代理主席，鄭家富議員建議修正條例草案第 16 條，要求賦權予局長訂立規例，並且規定港鐵公司須向運輸署署長提供在西北鐵路服務範圍內鐵路和西北鐵路巴士服務的未來運作計劃書或計劃，包括車費水平的資料。

（全委會主席恢復主持會議）

在客觀環境上，要求港鐵公司提供西北鐵路服務範圍內鐵路和西北鐵路巴士服務的未來車費水平的資料，其實是不切實際的，因為在兩鐵合併後，可加可減的票價調整機制將會取代現時鐵路公司的票價自主權，並且將來票價的調整，須根據這個方程式來計算，而這個方程式與政府統計處定期公布的消費物價指數的變動和行業工資指數的變動掛鉤。

由於港鐵公司再次無法自行決定車費水平，因此，在政府統計處公布有關指數變動之前，港鐵公司無法在西北鐵路服務範圍內鐵路和西北鐵路巴士服務的未來運作計劃書內提供未來車費水平的資料。故此，鄭家富議員的建議是不可行的，我們懇請各位委員否決鄭議員的修正案。

全委會主席：鄭家富議員，你是否想再次發言？

鄭家富議員：主席女士，一如我所料，政府的理由是指我的要求不切實際。

主席女士，其實，我覺得這樣對林局長不很公道，因為他是負責政制事務局的。坦白說，我不知應該如何和他辯論。普選方面，我當然很希望與他多辯論。但是，在這個問題上，我即使要求他回應，我也不知道他會如何回應。林局長，你要明白，你剛才所讀出的回應稿，說我的要求是不切實際，因為現在已有一個可加可減機制作為基礎。不過，我想向你說，日後西北鐵路附屬的這些巴士服務，並非根據現有巴士票價的可加可減機制，而是根據鐵路車費的可加可減機制。

我們這個只是一個很謙卑的要求，我們覺得加入這點，即使政府認為是不切實際，但在居民或議員的角度，當港鐵公司提交這份計劃書給署長的時候，如果要連班次密度、經營路線及車輛編配也要列明，唯獨欠缺了車費水平或資料，這令我覺得很奇怪。

其實，任何巴士服務計劃書，最低限度應該有這類水平，讓市民覺得這個水平、資料或車費的問題是否合理。可是，你連這個我們覺得有合理需要的要求，也說是不切實際。其實，我也可以說你的車輛編配資料是不切實際，我何須理會你的車輛編配，只要有足夠的班次便可，為甚麼要加入車輛編配呢？換言之，你要求有經營路線、班次密度，再加上車輛編配，很明顯，你覺得越細緻越合理，結論是：你一定要提供市民也關注的車費資料。

所以，主席女士，在這個問題上，坦白說，我不會再跟林局長多作辯論，我今次作出回應後，不管他說甚麼，我也只會閉起雙眼來投票。因為，在這些問題上，如果政府真的是這樣的話，我覺得有點氣餒了。此外，我真的很不明白為何不是由廖局長作出回應。在 6 月 6 日恢復二讀辯論及三讀，是廖局長要求的，她明知道 6 月 6 日、6 月 7 日隨時須有她在席的，我不知道，為何她竟然要找替工呢？對一項這麼嚴肅的法例，她自己卻不在席作出回應，真的令我感到極度遺憾。如果她認為這項條例草案是這麼重要，她應該“坐足全程”，以作為對立法的尊重。林局長也點頭，我不知道，你點頭是否贊同我的回應。不過，無論如何，作為對你同事的批評，以及你惟有讀稿來對我作出回應，我是體諒你的處境的。

不過，體諒歸體諒，你坐在這裏便要回應我的問題，由於你無法回應，並說這是一個不切實際的要求，所以我便覺得這完全不合乎原則和道理，我請你再作出回應。由於接下來還有很多問題，例如廁所問題、上蓋問題等，我也很希望今天晚上能夠進展至條例草案三讀，所以，就我這個問題，我不會再發言。但是，我希望你給我一些像樣的理由。

謝謝主席女士。

全委會主席：政制事務局局長，你是否想發言？

政制事務局局長：主席女士，我想向鄭家富議員作出一兩點的澄清。廖秀冬局長當然非常着重本條例草案，亦非常珍惜各位委員所提供的意見，小弟出席會議一會兒，只為了方便廖局長吃點東西，然後她便會回來繼續與各位委員交流。

鄭家富議員誠懇地再次陳述他的道理，但我仍然要解釋一下官方的分析是怎樣的。在新的制度下，整體鐵路票價的調整幅度是有一個方程式的，這個方程式是 0.5 乘以綜合消費物價指數變動，再加 0.5 乘以政府統計處的運輸服務業名義工資指數變動的生產力因素。所以，主席女士，這些數據其實須由政府統計處及有關單位測試指數的變動後，才可提供有關資料。因此，鄭家富議員要求鐵路公司在計劃書內提供未來根據有關方程式預計的票價變動，並引申巴士服務的票價變動，其實是辦不到的，因為根據新的方程式，我們是要在指數變動後，才可計算出新的票價調整幅度。所以，他所說的是在現今（例如 2007 年 6 月）便要鐵路公司在提交計劃書時，說明在未來的一段日子裏，票價將會如何變動，這跟我們現時討論的最新的方程式和票價指數並不相符。我們很明白他是關心鐵路公司的運作和市民的福祉，政府也是一樣，但大家要有交流，我相信我再回答這一次後，大家應會更清楚了。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

何俊仁議員：主席，局長剛才說未來的調整幅度很難預測，我明白他所說的道理，但對於一些新開的路線，或有些路線會重新規劃，是否也應提出開始時的票價呢？這是很公道的。日後調整多少，我不知道；但就新開的路線，訂下的票價是多少，然後日後再根據方程式加減，這些我是明白的。當局是否應該保證會就新路線提供資料呢？

全委會主席：是否有其他委員想發言？

鄭家富議員：主席女士，我希望林局長明白，如果他剛才的官方說法真的成立，以後我們區議會審議 5 年巴士發展計劃、未來 10 年的發展計劃——因為這些是經常有的，或那些就未來數年提出的發展計劃，也包括路線圖、當時計算的市值和票價水平等，我不是要求……當然，如果未來發生巨大的

經濟轉變，所根據的那個方程式也會有變，公眾當然是知道的，但最低限度，在計劃書內、在那個時空裏，一定要提交這些資料，以作評估。所以，我不接受政府這類解釋。否則，區議會日後研究的所有這些發展，在大約票價方面，可能會完全沒有資料提供給我們，這是不恰當的。

主席女士，我不再多說了，我當然希望能夠辯論至廖局長吃完飯回來，好讓我就此作記錄，是我錯怪了她，以為她請假離去。我也想找人代替我，以便我可以吃點東西，但議員則未必可以這樣做，因為我稍後仍要在席，所以我仍要留在這裏。不過，我希望廖局長早些吃完飯回來，看看能否回答我這個問題，但屆時可能已經要表決了。

多謝主席女士。

全委會主席：是否有其他委員想發言？

涂謹申議員：主席，現在沒有足夠法定人數。

全委會主席：好的。請秘書響鐘請委員返回會議廳。

（在傳召鐘響後，多位委員返回會議廳）

全委會主席：已有足夠法定人數。是否有其他委員想發言？

（沒有其他委員想發言）

全委會主席：如果沒有其他委員想發言，我現在向各位提出的待決議題是：鄭家富議員動議的修正案，予以通過。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（委員舉手）

全委會主席：反對的請舉手。

（委員舉手）

鄭家富議員起立要求記名表決。

全委會主席：鄭家富議員要求記名表決。表決會在鐘聲響起 1 分鐘後進行。

全委會主席：現在開始表決。

全委會主席：請各位委員核對所作的表決。如果沒有問題，現在停止表決，並顯示結果。

功能團體：

吳靄儀議員、王國興議員、張超雄議員及譚香文議員贊成。

何鍾泰議員、陳智思議員、梁劉柔芬議員、黃容根議員、楊孝華議員、劉健儀議員、李鳳英議員、張宇人議員、方剛議員、林偉強議員、林健鋒議員、梁君彥議員及黃定光議員反對。

地方選區：

何俊仁議員、李卓人議員、涂謹申議員、梁耀忠議員、楊森議員、鄭家富議員及馮檢基議員贊成。

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、譚耀宗議員及張學明議員反對。

全委會主席范徐麗泰議員沒有表決。

全委會主席宣布經由功能團體選舉產生的議員，有 17 人出席，4 人贊成，13 人反對；而經由分區直接選舉產生的議員，有 16 人出席，7 人贊成，8 人反對。由於議題未獲得兩部分在席委員分別以過半數贊成，她於是宣布修正案被否決。

秘書：經修正的第 16 條。

全委會主席：由於全委會較早前已通過政制事務局局長就第 16 條動議的修正案，我現在向各位提出的待決議題是：經修正的第 16 條納入本條例草案。現在付諸表決，贊成的請舉手。

（ 委員舉手 ）

全委會主席：反對的請舉手。

（ 沒有委員舉手 ）

全委會主席：我認為議題獲得在席委員以過半數贊成。我宣布議案獲得通過。

秘書：第 21 及 30 條。

全委會主席：現在應該由梁國雄議員動議議案，請我批准按照《議事規則》暫停執行《議事規則》第 58(5)條，不過，由於這並不重要，我便請鄭家富議員動議吧。（眾笑）

鄭家富議員：主席，我其實剛剛想往樓上吃飯，（眾笑）主席卻叫我動議議案，我看到局長也吃完飯回來了，在這段時間內，我剛好有些空間可吃飯，不過，不要緊吧。

主席，我請你批准我根據《議事規則》第 91 條，動議暫停執行《議事規則》第 58(5)條，以便全委會可以在考慮第 21 及 30 條時，一併考慮新訂的第 20A 及 21D 條、新訂的第 29C 條前的新標題及新訂的第 29C 條。

全委會主席：由於只有立法會主席才可以同意動議暫停執行《議事規則》的議案，因此，我命令全委會現在回復為立法會。

全體委員會隨而回復為立法會。

主席：鄭家富議員，我批准你提出的要求。

鄭家富議員：主席，我動議暫停執行《議事規則》第 58(5)條，以便全委會可以在考慮第 21 及 30 條時，一併考慮新訂的第 20A 及 21D 條、新訂的第 29C 條前的新標題及新訂的第 29C 條。

主席：我現在向各位提出的待議議題是：暫停執行《議事規則》第 58(5)條，以便全委會可以在考慮第 21 及 30 條時，一併考慮新訂的第 20A 及 21D 條、新訂的第 29C 條前的新標題及新訂的第 29C 條。

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。

立法會進入全體委員會審議階段。

全體委員會審議階段

全委會主席：本會現在成為全體委員會。

秘書：新訂的第 20A 條 某些法律對地鐵公司的適用範圍

新訂的第 21D 條 不適用的《公眾衛生及市政條例》條文。

全委會主席：我想我無法再等候梁國雄議員了。為了不要攪亂我們審議法律的程序，唯一的方法便是暫停會議，然後“發散人馬”找梁國雄議員回來。（眾笑）我宣布暫停會議。

晚上 7 時 43 分

會議暫停。

晚上 7 時 47 分

會議隨而恢復。

（代理全委會主席劉健儀議員代為主持會議）

代理全委會主席：沒有足夠法定人數。秘書，請響鐘。

（在傳召鐘響後，多位委員返回會議廳）

代理全委會主席：已有足夠法定人數。

代理全委會主席：梁國雄議員已作出預告，動議在本條例草案增補新訂的第 20A 及 21D 條，以廢除《地下鐵路條例》第 54 條及附表 2。鄭家富議員亦已作出預告，動議增補上述新訂條文，以修改該條例第 54 條及附表 2。

代理全委會主席：全委會現在進行合併辯論。我會先請梁國雄議員發言及動議二讀新訂的第 20A 及 21D 條。

梁國雄議員：代理主席，我動議二讀我新訂的第 20A 及 21D 條。

（梁國雄議員停了下來，翻閱講稿）

梁國雄議員：我不用發言了，我還要發言嗎？

代理全委會主席：梁國雄議員，你發言完畢了，是嗎？

梁國雄議員：是的，我已經動議了。

代理全委會主席：你已發言完畢，是嗎？

梁國雄議員：不是。

代理全委會主席：如果你想發言，請繼續。

梁國雄議員：這兩項新訂條文其實是由陳偉業議員提出的，由於我跟他同屬社會民主連線，他是我的黨友，所以我在這裏代他提出，陳議員亦為此次缺席感到遺憾。礙於他爸爸的忌辰和他女兒大學畢業，他預先已約定要到加拿大處理家事，他再三囑咐我向大家說他是逼不得已，希望大家能夠體諒他。

我們加入的，其實是“某些法律對地鐵公司的適用範圍 第 54 條予以廢除”，這其實是一個很簡單的常識。我們找不到一個理由，解釋為何地鐵公司可以獲豁免。

陳偉業議員和我已經屢次在發言中指出，地鐵公司本身已經是由香港人的公帑和經過大量資助而形成的公共機構，對於它應該盡的責任，應該以法例予以明確規定。在剛才的辯論中，鄭家富議員也說過，對地鐵公司所施加

的罰則只有很少，儘管如此，卻仍然向它提供很多其他企業或相關交通事業本身沒有的權利，我們便覺得是不恰當。我們希望今次在討論《兩鐵合併條例草案》時能夠予以檢討。

所以，我們便加入新訂條文，希望引起大家討論，以及希望在辯論過程中，令社會更表關注。當然，我們最後是希望新訂條文能夠適當地監管地鐵公司，而且由法律來確認。

至於《公眾衛生及市政條例》，大家也知道，例如廁所，或地鐵內有一些在其他環境內不可能獲得豁免的事項，地鐵也獲得豁免，我們覺得現在正是時候要進行檢討。當初，由於地鐵在地底興建，所以它自己認為有很多合理的辯解，例如它認為廁所或其他衛生設備或措施是沒有需要的，又或如果它沒法達到《公眾衛生及市政條例》的要求，也應獲得豁免。所以，陳偉業議員和我也覺得現在正是時候進行檢討了。

我的發言到此為止。

代理全委會主席：我現在向各位提出的待議議題是：梁國雄議員新訂的第 20A 及 21D 條，予以二讀。

接下來應該是鄭家富議員發言，但他暫時不在會議廳內。秘書說正請他下來。如果他不即時出現，我便要暫停會議等待他下來了。

（鄭家富議員仍未出現）

代理全委會主席：或許暫停會議，好嗎？

晚上 7 時 58 分

會議暫停。

晚上 7 時 59 分

會議隨而恢復。

代理全委會主席：又沒有足夠法定人數。秘書，請響鐘。

（在傳召鐘響後，多位委員返回會議廳）

代理全委會主席：已有足夠法定人數。

代理全委會主席：我現在請鄭家富議員就梁國雄議員的議案及他新訂的條文發言；但不會在現時請他動議二讀他新訂的條文。

如果梁國雄議員的議案獲得通過，即表示鄭家富議員不可動議二讀新訂的第 20A 及 21D 條。如果梁國雄議員的議案被否決，鄭家富議員可動議二讀新訂的第 20A 及 21D 條。

鄭家富議員：代理主席，首先，我很抱歉，梁國雄議員通常是會盡用 15 分鐘來發言的。我其實在上面一邊吃飯，一邊也在計時，尚有一條菜未吃完而已。我本想把那條菜也吃下便回來，怎知他……不好意思，要大家等候。

代理主席，吃完飯便說廁所。代理主席，這個其實是關於廁所的問題。這項修正案是在整項條例草案中，我代表民主黨提出的最後一項修正案，稍後李永達議員亦會提出他的修正案。

代理主席，這是新增的第 20A 及 21D 條，旨在修訂《地下鐵路條例》第 54 條及附表 2，其中包括第一，地鐵可獲豁免受《建築物條例》規管。但是，我跟梁國雄議員（即陳偉業議員）的不同之處，在於他認為地鐵公司不應獲得任何《建築物條例》之下的豁免。由於我知道他會提出這樣的修正，所以我集中於希望同事支持通過的無約束力議案，是在每個地鐵站的站頭和站尾裝置廁所或一些設施。

所以，有關《建築物條例》的豁免並不包括《建築物（衛生設備標準、水管裝置、排水工程及廁所）規例》。如果沒有這項豁免，即是代表要設有這些裝置。此外，還要廢除附表 2 的第 1、2、3 及 4 條，使地鐵公司須按照《公眾衛生及市政條例》管理廁所。

我的修正案跟梁國雄議員和陳偉業議員的修正案的不同之處，我稍後會再說，我希望集中說廁所的問題，令大家更容易明白和瞭解。

代理主席，有關廁所的問題，我們在過去的事務委員會及鐵路事宜小組委員會中，其實已多多少少、長長短短地不斷提出要求。說來說去，令我們摸不着頭腦的是，為何九鐵車站內設有廁所，但地鐵卻沒有？地鐵提出的理由很大程度上是在建築、設計及技術方面均不可行。但是，現在教授也在這裏，我十分記得教授在多次會議上均談到《建築物條例》或廁所問題，他也認為政府或地鐵公司，特別是那位劉先生（即車務主管）所提出的理由根本並不合理。

舉例說，現時很多地鐵站如尖沙咀、旺角和中環，根據一份文件所載，在 2000 年上市後，在剛才所說的車站內新開設的零售店鋪及食肆增加了二三百間——這個當然是總數。在這二三百間店鋪中，大部分是美心、Starbucks——我也不知道其中有沒有大家樂和大快活，應該是美心——當中有售賣燒味的，也有我剛才吃的油菜，總之種類繁多。大家要知道，雖然這類食肆的排污工程與廁所的排污工程必定有所不同，但仍要由一定的工程設計處理。那麼，為何地鐵內的食肆可以為了賺錢而多開店鋪，但卻不見為方便市民及真正是“急市民所急”而設的廁所？我真是摸不着頭腦。

所以，我希望各位同事、各黨各派、代理主席——現在你坐了上去，但我相信你稍後會下來的，我希望你代表自由黨在這問題上支持我這項修正案。在我的資料中，我仍有當天由我動議及譚香文議員和議的議案，強烈要求地鐵公司盡快在所有車站範圍內設置公共廁所，以方便市民。當時這項議案是獲得通過的，各黨各派，包括自由黨的周梁淑怡議員，她作為行政會議的成員也是支持的。當天，我們是帶着愉快的心情通過那項議案的。

不過，通過那項議案，其實也很可悲。有關兩鐵合併以至廁所的問題已談了數個會議。代理主席，你作為主席，我知道你當時也很不耐煩。把廁所捆綁於兩鐵及既複雜又廣泛的地鐵服務和政策，你是否覺得其實是有點可笑呢？

但是，真的感到很無奈，如果不是在討論《兩鐵合併條例草案》時提出，真的不知何時再有機會談論了。它已獲批 50 年的專營權，如果我們今天依然不把這項條文加入法例，它便會繼續獲得豁免，繼續無須提供廁所，我覺得這是不合理的。當然，地鐵公司也有其理由，便是其實如果真的有需要的話，是可以向其員工提出要求的。我在十多年前其實也有這樣的經驗，代理主席，我之前也說過。我當時肚瀉，感到很不適，但在提出要求後，卻要走老遠及穿過多道門，加上大家都知道地鐵站內的空調有多冷——真的不明白為何地鐵站內的空調會那麼冷——我已經感到不適，又在拉肚子，他還帶着我走幾百呎路，打開四五道門後才到達職員廁所，我當時差點暈倒過去。

所以，代理主席，雖然地鐵公司說在有需要時也是有廁所可供使用的，但對市民來說，真的很不方便，而且不大合理。當然，那已是十多年前的事情。最近，資料告訴我每個站似乎平均有六七個職員廁所，於是地鐵便說借用職員廁所其實是很方便的。那麼，我又有另一個問題，為何職員廁所可以有六七個之多，但供市民使用的廁所卻連一個也沒有？這問題又是答不上的。

如果說是技術困難，要幾經困難才能鑿出渠道，那麼職員廁所理應只有兩個而已。可是，事實不是這樣，職員廁所有六七個之多，但公眾要求撥出一兩個廁所以供使用卻不行，試問道理何在呢？

代理主席，今天就這個廁所問題，我真的不想再多費唇舌，但我真的很想說——不過，民建聯負責相關事宜的同事不在席，我不知道他們如何投票——我希望他們真的會支持。我經常想，而且昨天晚上睡覺時也在想，此修正案有否機會獲得通過。我覺得最有機會獲得通過的可能只有這一項，因為這項議案確曾獲得通過。

大家不要告訴我，之前不是已經通過了嗎？這次是不同的。代理主席，地鐵公司至今仍未答應。剛才所說的月台幕門，你還可以說它已承諾在 2012 年或 2013 年動工，所以不用迫它；其後又說納入法例便會犯例、犯法，令它不得不做。這次要求的是廁所的。當然，我想局長會說，如果不讓它獲得豁免，今天一定不會那麼快可以興建廁所的，可能需時半年或數個月。我也不知道興建一個廁所需時多久。局長，我希望你別再提出這樣的理由，說法例獲得通過便立即不會有廁所。如果它獲得豁免，難道你會立即控告它嗎？我希望這些理由不會存在。

政府控告一個機構，也要看看它有沒有合理辯解。如果我們要求它做某些事情而它真的不做，那當然要控告它，法律精神便是這樣；但如果我們一致通過要它提供廁所而不獲豁免，它便要做，然後提交計劃書，交代最快可於何時在哪個站頭辦妥。

我們也要告訴局長並且強調，我們不是要求提供工程艱巨的地底廁所，因為它經常對我們說在地底興建廁所很困難。我們不是要求廁所設在地底月台旁，只是要求好像九鐵和東鐵一樣，在入閘機那一層設置廁所，它其實是在地面，就是在大堂內，對嗎？我看不到在車站大堂騰出空間以設置廁所，在技術上會有何不行，所以不應再以興建地底廁所的工程複雜為理由反對我們，說這是不可行的。我希望屬於工程界或則師的同事稍後會發言支持，大家在法案委員會都有這個共同的“廁所願望”。

在兩鐵合併問題上，我們已輸掉了很多 — 沒有了月台幕門，沒有了鐵路發展基金，我的記分制度也沒有了，我只期望可有廁所而已。如果增設廁所讓我們紓緩壓力也不行，很老實說，代理主席，我覺得這個議會真的很奇怪，因為那項議案並不是在事務委員會通過的，而是法案委員會在少於 1 個月前才通過的，確是已經通過了。如果在法案委員會獲得通過，但今天到了這裏又落空，便令我真的感到徹底失望了。

很老實說，這個問題令市民 — 我提出的廁所問題，不是只有我說，很多同事也說過 — 社會已經開始關注這個問題，我想很多同事和議員辦事處也曾收過電郵，說立法會應要求地鐵提供廁所。所以，這個已是社會關注的議題。

社會其實不應浪費那麼多時間來關注廁所，但我真的希望局長，亦期待同事會再談這個問題。我會到上面繼續吃我的那條菜，然後再回來。我會一直聽着，因為上面有電視直播，我會繼續聽同事的意見。可是，我看到似乎現在準備發言的議員都是支持的。我希望準備反對我的修正案的同事拿出理由來。我希望我們能夠集中，正如劉議員昨天所說，如果各大政黨在這個問題上團結起來，我相信局長也會覺得這是應該做的。

數位坐在上面的地鐵公司員工，由開始在過去八十多個小時一直在旁聽，連同今天的會議，到這一刻，已有十多二十個小時（包括昨天在內）了。我希望在廁所問題上不要再令我們失望，不要再在過去的失望中多添一項。

代理主席，我謹此陳辭。

代理全委會主席：各位委員現在可以就梁國雄議員及鄭家富議員的新訂第 20A 及 21D 條進行合併辯論。

代理全委會主席：是否有委員想發言？

涂謹申議員：代理主席，我沒有參加這個法案委員會。但是，在你們審議的時候，即鄭家富及代理主席你們進行審議時，表示要討論廁所的問題之際，我起初真的有點感到匪夷所思的。我想，為何會這樣的？我以為藉着這次兩鐵合併，甚麼也應該處理妥當的了。可是，今天最可笑的是 — 現在是晚上 8 時多，在 6 時半的新聞中竟然報道議員們正在辯論廁所的問題。昨晚也說，廁所好像是討論中的一個重點似的。

很坦白說，我昨天回家後，我太太問我，為何你們要討論廁所的問題？我說，當然的了，因為政府不肯做，也因為地鐵不肯做。鄭家富議員剛才亦是以一個很諷刺的口吻來提問，這事是真的莫名其妙的，我們要這樣來進行討論，來迫使政府、迫使地鐵承諾符合一些標準。大家要記着，這標準是符合公眾衛生的條例，換言之，這項關於公眾衛生的條例是一項放諸四海皆準的條例，已成為了香港的一個標準，但現在是把標準豁免，而我們現在是請求可否不豁免這標準。這是何等的諷刺？這是否可反映出地鐵是一間甚麼性質的公司，甚至有表現的公司呢？

剛才說到，如果政府的論據是——不是，應該是地鐵的論據，不要說是政府的，可能政府也希望只是地鐵的論據而已，不過，沒辦法，政府現時與地鐵同坐一條船，大家擁抱在一起，因而要為它辯護，其實，今天是應該由地鐵的人員來回應的，政府現時卻要為它說話，說它遇到甚麼、有甚麼困難等。然而，市民現時看到的地鐵是，凡有任何空置的地方，它便一味會把這些地方關作商店出租，這裏關一間，那裏關一間。接着，便進行 **streamline**，即據他們所說，就是把出入口弄得好一點，令每個位置都可以有出入口，但為何又要把這些出入口縮小呢？就是因為把出入口縮小後又可以再多關數間——不是廁所，而是商店，可多收數間商店鋪位的租金。它還表示會設有更多售賣食物及飲品的店鋪，但廁所便竟然設置不到。

從前我聽聞過一個論據，我後來確認了這個論據，就是說，**KCR**（九廣鐵路）以前為何設有廁所呢？因為它是火車，是很長途的，如果有人遇上“人有三急”的情況，找不到廁所便糟糕了。坦白說，從數十年前到現在，我們的鐵路的路線也很長。以前，有人更可能會像說笑般說，我們之中，有人會用擔挑把東西挑運到內地支援內地的同胞，不過，現時的情況已不是這樣了，現在是我們的內地同胞支援我們——透過自由行來支援。可能當時有人認為 **KCR** 的路線這麼長，而乘客又可能乘搭很多個站，所以，在歷史上一直顯示必須設有廁所。可是，地鐵方面現時表示，我們只是短程的，只要盡量把地方保持齊整便行了。我記得是有這些論據的。

但是，現時地鐵的車程實際上亦已經很長，即乘搭地鐵車程需時也很長。我記得以前，已去世的吳明欽乘搭一程地鐵，即由荃灣乘地鐵到達目的地，便已經能寫好一篇稿，他真的是寫稿“快刀手”，他乘地鐵時是全程在寫稿的，不過，他現在已去世。據我所知，張文光說他現在也是這樣的情況，他乘地鐵到美孚時已經可以整理好一份稿。所以，實際上，現時的地鐵路線根本上已長了很多，因此是不可以再用以往的理由來給予豁免。

好了，如果情況真的是這樣，我假設技術上真的……如果政府稍後站起來批評鄭家富的意見，指他是突然加入這項要求的，如果他的要求獲得通

過而政府卻弄不妥的話，這樣便變成違例，不知是否可能會被控告？如果真的有這樣的情況，政府便應該反過來主動提出，你們可否給它一個時間，讓它按部就班從法律中取消這項豁免呢？這種做法是有先例的，即可使用所謂“日落條款”，大家現時也懂得這是甚麼了。經過竊聽條例此一役之後，大家已學會了很多方法，甚至連怎樣草擬也懂得了。此時此刻，如果它真的做不到，而它又是合理地在進行工作，立法會便可以通過一個決議，延長這項豁免，也是同樣行得通的，對嗎？

可能性是有很多種的，但局長卻不選擇，我不知道她稍後會否馬上便呼籲議員反對這項議案？作為負責任的局長，應該怎樣做呢？她應該在之前的時間便作出呼籲，或自行提出議案來取代鄭家富的議案，即說明多久便可以過渡、多久便要做得更好、多久便不能夠給予豁免等。她是否應該這樣做呢？可是，局長並不是這樣做，只是一再表示不如先通過條例草案吧，先行豁免，先行繼續給予豁免吧。

那麼，究竟要等待至何時呢？是否日後我們要特別制定一項條例，名之為取消地鐵豁免廁所條例？是否要這樣做呢？根本上，廁所是社會現時焦點之所有，以及大家也正在就廁格這事項討價還價。她剛才又說過（我不知道她稍後會否以 **cost**，即費用來爭辯），廣播費用要 1 億元、幕門又要多少億元，你要求要設有廁所不是不可以，不過，興建廁所便要多少千萬元等。但是，這是我們必須獲得的服務，還有，緊接着合併之後，便會出現有趣的現象了，一間公司所提供的設施竟然會有兩種不同的標準。為何會這樣的呢？

還有，雖然理論上是可以這樣的，理論上可以在法律上給予它豁免，但這不表示只是沿地鐵的車廂便可以獲豁免，是要連 **KCR** 的路線也給予豁免，因為它們是屬於同一間公司。局長可以澄清是否應這樣應用條文呢？如果是的話，即是說即使已設有廁所的，也要表明現在不設廁所了——是要返回從前未設置的時候，是反過來可以改設商店（對它來說，這豈不是更好？改作零售商店不是更好嗎？）但是，法律上的豁免怎可以追回來，讓 **KCR** 也獲豁免呢？是沒有可能的。再者，實際上，我們這裏有很多建築大師及教授，他們也同時指出，這樣的做法真的完全沒有理由。從技術角度而言，局長如何說服人設置廁所是做不到的呢？

我記得，我們以往曾就寶蓮寺申請興建廁所的一筆撥款進行過審批。我當時也覺得很奇怪，為何要花數千萬元這麼昂貴呢？原來要興建一個化糞池——林議員便會特別記得了——我當時感到很奇怪為何要用這麼龐大的款額，後來發覺這是當然的，因為寶蓮寺既地處偏遠又沒有好的系統可供使用。政府最終也批出了數千萬元來進行這事，因為這屬於必須的，對不對？

因為那裏是旅遊景點。但是，我們的地鐵路程這麼長，而且又即將合併，合併後，我們乘搭的地鐵路線可能會更長，但其中竟然有部分車站是沒設有廁所的。

所以，如果局長再以此為理由，甚至表示同意、相信地鐵的說法，即說這是做不到的，坦白說，我真的覺得政府的專家可能有需要站出來受審，讓別人驗證一下我們這些專家的論點，究竟是否真的做不到。如果這並非事實，只是政府閉上眼睛勉強相信地鐵，不強迫它找出最好的方法來解決而已，則我會甚至認為這是局長的失職。因為局長轄下部門已經有足夠的專家、人手——你要記着，如果你告訴別人，我們的地鐵裏，是連廁所也興建不到的，我便會覺得實在匪夷所思。

不過，雖然局長表示會開放所有的職員廁所供乘客使用，但這樣仍是有問題的。當然，鄭家富剛才所說的，是以以前的經驗，不過，我有一位朋友最近也有類似的經驗。他說過程似乎並沒有那麼久，但也要走入兩道門，至於空調方面冷或不冷，他便沒有說。然而，我的想法是，該處其實是地鐵的票務部——不是票務部，是內部運作的地方，即站長的工作地方的後面。當然，也有些不是這樣的地方。其實，我們稱這些為 **critical infrastructure**，即戰略性的重要設施。如今這麼容易便借給別人使用。我不是說不應借出。現在是借出會有問題、不借又會有問題。

坦白說，如果有恐怖分子或是甚麼人假裝要用廁所，他要進行炸毀行動，是很容易的。地鐵是讓自己增添了一個 **security risk**，即保安風險。這些地方應該是予以阻隔，沒有理由讓人隨便進入的，對嗎？此外，這些人一旦進入這些地方，便可以要脅着內裏的人，把門鎖上之後，接着便可以做很多事情。所以，有時候，我覺得，從保安的角度來看，是不應該這樣做的。

不過，既然有些月台有七八個這類廁所，即使不能夠全面提供足夠的供應，極其量也只應豁免部分，是不能夠要求全部都予以豁免的。如果給予部分豁免以致形成廁格不足夠的情況，變成使用者要排隊，也沒辦法，也是要排隊輪候的，對嗎？但是，問題是，如果連一個廁所也不提供，又或是要向人詢問才知道怎樣取用的——大家要記着，不是每個乘客均知道的。坦白說，我不知道鄭家富在拉肚子當時，要行多遠才找到站長，又要到哪裏取鎖匙，然後又要走到哪裏——我不禁要問，這是否應稱之為“便聞”？是否一定要問才能知道呢？這是否屬於一種特別服務呢？這本應該是一種常設服務，是一個正常的、一般性的服務，怎能說成好像很特別的、是要特別安排的服務般呢？還有，為何要特別找人手來招呼有需要的人呢？

我真的希望政府可以詳細解釋一下。其實，我最後只能得出一個結論，如果地鐵提出了這些似是而非的理由，然後政府又同意的話，我最後得出的，又是甚麼的結論呢？便是這是一個獨立王國，而我們給了它這麼大面積來營造這個獨立王國，但它卻說連廁所也不會提供給我們。可是，另一方面，租金是照收的，乘客是在沒有選擇下被要求看廣告、聽車廂內的廣播，看到的東西全部都收費，所有東西都要收費的，對嗎？

然而，在這麼大範圍的面積裏，當局亦是有進行監管的，它連一些很細微事也監管。讓我說笑地打個比喻，如果有人在地鐵內說粗口（便是因為沒有廁所，致令他不斷說粗口，埋怨沒有廁所說道——“為何沒有廁所，肚子很痛”），屆時又如何呢？難道屆時控告該人說粗口嗎？即使到了法庭，那人也會對法官說，當然是說粗口了，為何不能罵呢？我肚子痛極了，但又沒有廁所。這樣當然只是說笑而已，不過，讓我說一句真實的話，有人在地鐵範圍內罵粗口，可能也是為了廁所的緣故。

本來，如果沒有提到這個期望，也是沒有甚麼問題的，但大家最近卻是一直討論這個問題，也許大家思前想後便認為，真的，為何會沒有設置廁所的呢？為何還要議員在這裏不停地討論呢？還有，我們醞釀會議 37 次，我不知道有多少次是討論關於廁所的，不過，最少應有兩三次了，是曾經提出過的，因為我經常從報章中看到有關的報道。為何要這般乞求、討求，是跪，還是拜呢？我不知道局長答覆時，會否表示要看看議員有甚麼反應。我也希望同事真的會幫幫忙，因為這變成了一件很諷刺的事情，每個人都會覺得這是瘋狂的，怎麼竟然連這樣的事情也有需要爭拗，而且還要堅持，還要求豁免。地鐵究竟是一間怎麼樣的公司呢？它年賺數十億元，怎麼連向市民提供一個廁所也不能呢？

我想，它的心態很簡單，它想，當然了，我只是猶如一間地產公司般，我提供服務是蝕本的，我收你們 10 元、11 元，卻還說要給你們減票價。好的，你們想要的，也是可以提供的，但要在每次使用時收取 5 毫子，或是按每次的使用作若干計算，因為是你們說有這個需要的，你們大可以在地面先行使用廁所的。地鐵是否這樣說話呢？它是否有這個心態呢？這便是一種斤斤計較的心態了。要它花錢的、要它付出的，一概免問；賺錢的，它卻全部盡取。還有，大家記着，它還擁有很多大面積的地盤，全部是可供它作出任意更改的，甚至有時候，在售樓時明明說是有花園的，但它也可以把這些設計全部改掉，原因可以是為了樓宇下的商場。為了地下的商場可以進行更改，卻是連廁所也沒有設置的，怎可以這樣做的呢？這是一間甚麼樣的公司呢？

代理主席，坦白說，我以一個沒有直接參與討論而只從報章的報道得知此事的第三者角度來看，加上聽完有關的詳細論據後，我認為這件事確令市民對地鐵產生很大的反感。儘管我們說地鐵有很多一般性的運作是我們欣賞的（當然，我們也曾到過不同地方旅行，也曾作出過比較），但仍要問，別人的路軌同樣是位於地底，卻是設有廁所的，為何我們會沒有的呢？如果你告訴別人這是由於技術上的問題，一定會令人笑爆了嘴。你的話不要被那些與我們競爭的國家聽到，否則，那些國家今天便會報道，香港議員很關注，原來香港的地鐵是沒設有廁所的。它們也一定會把你“唱衰”。

我希望政府懸崖勒馬，政府可否作出一些較好的承諾呢？即使這些承諾不獲通過也算了，最重要的是政府可以作出這些承諾，讓市民不會因這個問題而對地鐵產生這麼大的反感。況且，如果政府亦這麼支持豁免的話，其實將會間接令市民把感覺投射到政府，即令他們同樣會對政府產生這麼大的反感。

代理全委會主席：是否有其他委員想發言？

梁耀忠議員：代理主席，有關廁所的問題，兩位同事剛才也說是很“離譜”，要在立法會辯論廁所的問題，但我覺得也不是“離譜”的，因為特首亦曾說，他的所有政策也是“以人為本”的，廁所也是“以人為本”的政策，所以我覺得放在議會內討論也是很正常的，否則，如何符合特首的政綱呢？只不過大家覺得可笑的地方是，這個問題其實不是今天才提出的，如果是今天才提出的話，便真的很可笑了，但這個已經是很久、很久的問題。

雖然涂謹申議員剛才說他會體諒，因為早期的地鐵路線不是很長，沒有廁所也沒關係，但現在的路線較長，所以廁所的需要也大了。其實，我並不同意這一點，真的不是這樣的，以往也是有這個需要的。以往由荃灣到中環的路程，初期也要花 20 至 30 分鐘時間，為甚麼沒需要設置廁所呢？加上等車、上車下車的時間，更需時半個小時以上，為甚麼沒有這個需要呢？同樣是有需要的。

再者，代理主席，有時候不是時間長久、路線長短的問題，有需要便是有需要，怎可以說路線長些便有需要，路線短些便沒有需要呢？正如鄭家富議員拉肚子一樣，他怎知何時會拉肚子的呢？這些情況要來便來，不是我們可以控制得到的。有一次，我的兒子在地鐵站突然感到肚痛，要上廁所，我說這裏沒有廁所的，怎麼辦呢？我說不如問叔叔可否借廁所一用，但他很害羞，說麻煩別人便不好了，但不好又怎辦呢？教我怎麼辦呢？他肚子痛，但

他又不想借廁所，害怕麻煩別人，那可怎麼辦呢？這是我無法幫助他的，怎幫忙呢？這實在是很尷尬的，因為小朋友害怕問人，代理主席，這是一個存在的問題。

同時，現在更多的問題是，以往地鐵的人手較多，很容易找到職員幫忙，現在便辛苦了，即使在月台“打鑼”——我們剛才“打鑼”便可以找到議員——但在那裏“打鑼”也找不到職員，如果發生甚麼事，怎麼辦呢？

舉例來說，我記得荃灣地鐵站的員工廁所是在月台下面的，如果在月台想上廁所，怎麼辦呢？即使望得到那廁所也無法進去，因為沒有鎖匙，要走上月台找職員幫忙，然後再走回去才可以上廁所。大家想一想，如果我真的“人有三急”時，可還有那麼多時間走來走去嗎？這是沒可能的事。所以，這真是一個很嚴重的問題。

好了，今天，這是一項豁免條例，即豁免地鐵無須設置廁所，但問題是，很奇怪，據我所知，過去是因為技術的問題，但如果真是技術問題的話，代理主席，我真的想問一問，為甚麼卻可以興建員工廁所呢？兩者同樣是在月台附近的，為甚麼規劃時不能把廁所興建得大一點，或在旁邊多興建一個廁所呢？為甚麼唯獨可以建造員工廁所，卻不能建造乘客廁所呢？這一點真的令人費解。

我唯一可以理解的是，早期是為了避免要持久地保持廁所清潔，這可能是原因之一，因為以早期來說，要保持廁所清潔並不是一件容易的事。即使是這樣，我們是否因為難以保持廁所清潔，便避開不興建呢？說得俗一點，是否要“斬腳趾避沙蟲”呢？應該不是這樣子思想的，因為這是一項衛生問題，要做的便要做，而不是避開不做的。

況且，現時的情況更不同了，因為已有很多經驗，例如九鐵已設有廁所，大家也知道運作模式是怎樣的，可以解決所謂的管理問題，為甚麼在地鐵內不可以設置廁所呢？所以，我實在無法理解它的原因，無法理解它為甚麼不做。唯一的原因，便是涂謹申議員剛才所說的問題，我是十分同意的，第一，興建廁所是不會增加其生意額的，倒過來會增加其開支，不論是投資興建廁所，以至將來繼續保持其環境衛生的管理方面，開支均會很大。要花那麼多錢，對它有甚麼好處呢？除了這個原因外，我想不到第二個原因了。

至於有可能成為第二個原因的，涂謹申議員指可能是有關地方要用來發展商店，這個原因有點牽強，因為商店是在上層的位置，即大堂的位置，如果要在大堂興建廁所，以美觀方面來說，地鐵也未必喜歡，即使它不興建商場，也未必喜歡興建廁所，這也可以理解。

但是，無論如何，兩個原因最終亦只歸結出一個原因，便是錢的問題，在我看來，仍是錢的問題，說來說去也是錢。換言之，當它增加這些服務的時候，能否增加收入呢？這才是最大的邏輯。當然，增加廁所並不會增加乘客，這是當中最重要問題。沒錯，增加廁所服務並不等於會增加乘客量，但問題是，地鐵的乘客量已可令它增加大量收入，因為大家也知道，它每年的盈餘那麼多，其實已足以拿出部分收入，來投資於改善環境衛生的服務，只是它是否願意少收利潤，多提供服務而已。

所以，說來說去，我覺得在這個問題上，它是不能還廣大市民一個公道的，而這個公道就是我們已經付了這麼多錢，卻買不到合理的服務，這才是最大的問題。況且，這合理的服務還是必須的合理服務，這便更重要了，因為這是“必須的合理服務”，而不是說其他的服務。

所以，在這個問題上，我覺得自從政府提出兩鐵合併以來，有很多地方我們希望政府能用特首所說的“以人為本”這個方向來想一想，但很可惜，雖然議員今天提出的數項修正案也是純粹從“以人為本”的方向出發，但卻一項接一項地遭推翻。不知道大家是否喜歡像我們反對特首的政策一樣，同樣提出反對，即反對這“以人為本”的政策；如果不是這樣的話，為何大家不好好利用這個時機做點工夫呢？

我覺得政府其實是留意到這個問題的，政府是留意到要設置廁所的問題，但問題在於它亦留意到另一個問題，那便是要尊重地鐵的服務運作，所以提出豁免。換言之，政府其實是有考慮過這個問題，不是沒有考慮過這個問題，也不是不重視這個問題，而是它並不是從“以人為本”的角度來重視這個問題，就是這麼簡單而已。

我覺得今天我們討論兩鐵服務，無論如何，雖然大家知道是一定會獲得通過的，但如果大家覺得良心過意得去的話，我無話可說。當我們討論為殘疾人士提供半價優惠時，我曾經說過，當我看到局長流眼淚時，我覺得她是真心真意的，但當她為廣大市民提供服務時，是否仍然抱着真心、真意的態度來處理問題呢？我要再次問這個問題，如果她真的用了真心、真意，“以人為本”的原則便很重要，這原則能真的顯示她是否以真心真意來處理問題。

事實上，雖然廁所是一個很好笑的題目，但當一個人有這種需要時，便會知道那是何等尷尬和辛苦了。大家可能沒有試過，但如果大家真的試過，便會知道那種慘況。其實，我亦試過一次，不過，幸好那次在附近便遇到一位職員，他很快便把我帶到廁所的位置，而我亦很快便獲得“解決”了，所以沒有甚麼問題。不過，問題是，不是每次也那麼好運的，因為那些並不是

自己可以控制得到的情況。所以，我覺得不應該從錢的角度來考慮這個問題，多從“以人為本”的角度來考慮問題吧。

代理主席，我謹此陳辭。

代理全委會主席：是否有其他委員想發言？

石禮謙議員：代理主席，我本身不是太想發言的，但家富剛才轉身過來向我笑一笑，說希望我不要“人有三急”。

代理主席，我想跟大家分享我的個人經驗，是有關廁所問題的。家富、涂謹申，甚至梁耀忠剛才所說的都十分合理，是很有需要設置廁所的，但問題是廁所為九鐵、地鐵帶來了很大的問題。

我跟大家說一說我的個人經驗。23 年前，我是九鐵的商務總監，我當時花了很多時間處理廁所的問題，（眾笑）不是廁所的文化，而是跟廁所有關的很大問題。我們在月台有廁所，在售票的大堂有廁所，甚至在火車上也有廁所，我們每天浪費時間……人有三急，廁所是很有需要的，但那些廁所往往是乘客不能用到的，為甚麼呢？他們一走到廁所附近便要掩着鼻子，即使想去也不會去，因為所有廁所也淤塞了。

不是說九鐵不花錢處理廁所問題，而是我們每天也花很多精神、人力、物力、財力處理廁所問題。我想大家沒有這些個人經驗，我們即使每天也清潔那些廁所，但每半小時又會變得全部淤塞，為甚麼呢？因為每天也有前往羅湖的乘客被“打荷包”，那些“打荷包”的人會走入廁所，拿走現金後將銀包掉進廁所，導致廁所天天淤塞。那些銀包是看不到的，只須數分鐘便會把廁所塞滿，這便糟糕了，代理主席，整個廁所便有如水塘一樣。所以，我說我處理廁所是很有經驗的。（眾笑）這便麻煩了，怎麼辦呢？難道要把手插進廁所內，把銀包拿出來嗎？那是不可以的，所以廁所便會一直淤塞。

我們當時花了很多錢設計一座特別的 machine，有如風扇一樣，將那些銀包割爛，然後才可令廁所暢通，但這最少要花 4 小時。所以，即使有廁所也是不能用的。月台上的廁所也是一樣，但情況則更麻煩，只要火車一到，便人人也想打架似的，呼叫着廁所內的人快一些、快一些，如果廁格內的人不快快出來，便又要打架，又麻煩了。火車上的廁所更麻煩，每一列火車有 3 個車卡，代理主席，有半架車是用作設置廁所的，因為令人太過動氣，我們當時……

李卓人議員：代理主席，規程問題。

代理全委會主席：李卓人議員，是否規程問題？

李卓人議員：代理主席，是規程問題，他似乎離題，我們正在討論地鐵，不是九鐵.....

代理全委會主席：不是，他是在說廁所。

李卓人議員：但他說的是九鐵。

代理全委會主席：他在說廁所，他沒有離題。李卓人議員，請坐下。

石禮謙議員：我是在解釋廁所的問題.....

代理全委會主席：李卓人議員，請坐下。

石禮謙議員：大家分享一下，是不要緊的。

代理全委會主席：石禮謙議員所說的是廁所，這正是我們在討論的問題。

石禮謙議員：如果是離題，我便不說了，但由於家富叫我說，所以我便說了。

代理全委會主席：請面向主席發言。

石禮謙議員：代理主席，是的，對不起，我請偉大的代理主席多多原諒。（眾笑）

我說到哪裏？對了，說到月台，不是，是說到車卡內。當時，我們購買了很多列車，因為當時開始人多。我當時覺得列車上的廁所是沒有需要的，於是便把所有廁所、行李廂拆去，替政府省回不少錢，盡快將原先用作廁所的位置空出來，改為乘客座位。所以，今時今日，九鐵是沒有廁所的，那是我的功勞。代理主席，我覺得那是一項偉大的工程。

可是，問題是，為何地鐵一開始便沒有需要提供廁所呢？因為地鐵與九鐵不一樣，九鐵當時是 **sub-urban railway**，即是要前往新界的，但我們現在經常乘搭的地鐵則是 **urban railway**，是在市區內的，由於地鐵站附近、市區內全部也有商場，商場自然有廁所，所以，市民無須到地鐵大堂找廁所，到商場便可以了。因此可見地鐵沒有廁所，是有其原因的。地鐵無須設置廁所，因為附近有商場，整體上已配合了，跟九鐵當時的情況不一樣。由於商場已有廁所，所以地鐵站的大堂便無須設置廁所，理由便在於此。

所以，每一件事……我把歷史說了出來。如果大家現在覺得……香港人口老化，老人家可以忍耐不到洗手間的時間較短，如果將來興建新的地鐵站，你們今天所建議……我覺得新的鐵路公司在建設新路線時，或可考慮加設廁所這一點，但現有的九鐵車站則很難興建廁所了。

委員問為甚麼可以在那裏興建商鋪呢？興建商鋪和興建廁所的工程是完全不同的。在此，我覺得廁所是要有的，但地鐵有這麼多個車站，既然商場內已經有廁所，便無須浪費人力、物力興建廁所了。如果將來興建新路線，地鐵公司應該可以考慮興建廁所，正如九鐵一樣。

我反對鄭家富的 **amendment**。多謝代理主席。

譚香文議員：代理主席，我發言再次支持鄭家富議員提出的修正案。

地鐵有限公司（“地鐵公司”）在多年前，獲得豁免《建築物規例》、《公眾衛生及市政條例》的有關規定，在地鐵站內無須按照規定設立廁所。多年來，市民可能已習慣地鐵沒有廁所，但隨着社會的進步，乘客對鐵路的要求日高，已不止於班次的頻密及準時的服務。

事實上，公民黨在 5 月份進行的民意調查發現，高達八成三的市民希望地鐵公司在沿線 53 個車站加設公共廁所，方便他們“人有三急”時，不用衝出閘四處找尋廁所。

不過，在法案委員會上，地鐵公司的代表一直以技術困難、地底有很多電纜為理由，拒絕回應市民和乘客的訴求。地鐵公司只承諾，在今年年底前完成 8 個“地面車站”加建廁所的研究報告。

代理主席，我們認為即使是“地底的車站”，地鐵公司也應真正研究加設廁所的可行性。其實，公民黨的執委兼建築師學會副會長吳永順先生，已從建造及工程技術的角度，審視地鐵是應該沒有任何不能克服的技術困難的。

所以，興建廁所根本不是甚麼高科技，與其說是技術困難，倒不如說地鐵公司缺乏誠意回應市民的訴求。我看到地鐵站內有許多咖啡店、快餐店，它們同樣有鋪設水管，所以地鐵公司根本說不過去，亦不能說服我們相信興建一個廁所也做不到。地鐵公司曾興建那麼多優秀、出色的鐵路，如果說興建一個廁所也做不到，真是個大笑話。

我們希望地鐵公司加強宣傳，讓乘客知道一旦“人有三急”，可以要求地鐵職員協助，使用職員廁所。在公民黨的調查中，有高達八成的市民不知道在有需要時，是可以要求使用職員廁所的。

我明白地鐵公司可能故意不宣傳這一點，因為每每有市民要求使用職員廁所，職員實在不用做任何工作。所以，地鐵公司更應滿足乘客的需要，早日落實在每一個車站加建廁所的政策，並應加設指示牌，讓乘客知道在附近或在地鐵站中哪個地點可找到最接近的廁所。

代理主席，我想回應剛才石禮謙議員所說的一番話。當然，他的話令我們“笑到碌地”，但我很質疑他所說的其中一點，他說乘客前往商場便可使用廁所，所以地鐵是不用興建廁所的。代理主席，如果乘客由地鐵走往商場，他返回地鐵繼續路程時，便得付另一程車資。市民要特地多花錢，為的是要上廁所，那麼，為甚麼我們不在地鐵站設置廁所，而要市民走往商場如廁？往商場便得出閘，又要多花一程車資，要繼續旅程的話，又得重新入閘，又要多花一程車資。誰支付這程車資？是否由地鐵公司來支付？地鐵公司是否可以說，因為你是到商場如廁而要出閘，所以我替你付這程車資？有沒有這種所謂的“回贈”給予市民呢？即是說，我要上廁所，所以我要往商場，你給我支付這程車資。如果地鐵肯這樣做便好了。

石議員還說，數十年前他曾處理九廣鐵路（“九鐵”）的廁所問題，但這麼多年來，石議員，他今天不在這裏，我希望他知道一點，在他那個年代，“打荷包”可能是最流行的行業，但今天已不是“打荷包”了，而是另一個行業。根本今天已未必會再出現他所說的問題，即偷來的錢包被丟進廁所的

問題。他說了這麼多過去的情況，根本今天的情況已經改變了，怎可用這個理由，說九鐵因為有廁所而造成很多麻煩和掣肘，好讓地鐵有一個藉口，說因為九鐵的廁所帶來這麼多問題、浪費了很多金錢，所以地鐵不應該設置廁所呢？

我們現在所談及的錢，是地鐵的錢，為甚麼石議員會這麼擔心地鐵的錢呢？市民的需求，公民黨所進行的問卷調查已經表明了，便是有超過 80%的市民認為有需要設立廁所。這是市民的所需所想，為甚麼政府不能想市民所想，做市民所想做的呢？設立一個廁所有何困難呢？我想稍後留待劉秀成議員談談在地鐵裏設置廁所在技術上是否可行，我希望劉議員提供一些寶貴的意見。

（全委會主席恢復主持會議）

多謝主席女士。

全委會主席：現在差不多是晚上 9 時，我想告訴大家，我今天會在 10 時左右暫停會議，明天早上 9 時正繼續會議。

何俊仁議員：主席，石禮謙議員剛才洋洋得意地說出他在九廣鐵路公司（“九鐵公司”）時處理廁所的經驗。可惜，他現在不在席。老實說，我不覺得好笑，因為我覺得真的有點侮辱我們的智慧，雖然我與他十分相熟，但我覺得他真的不應說那些話。

原因何在呢？這只反映他管理水平之低。作為商務總監，連廁所的問題也辦不妥，那麼，所有商場的公廁也可不要了，因為全部也可以出現那些情況的。

事實上，他好像說成是因為處理不了廁所的問題，所以便把廁所全部取消。實際上卻不是這樣，九鐵實際上是有廁所的，馬鐵有廁所，西鐵也有廁所。局長，西鐵的廁所是相當好的，你稍後可回應我這一點。我曾使用西鐵的廁所，是相當好的，而且符合現代公司的水平和形象。

我不知道為何石禮謙議員不能做到，可能正因此他只可最高擔任商務總監，而未能升上楊啟彥的位置，因為他連廁所的問題也辦不妥。

其實，如果大家看回現時西鐵的廁所的清潔情況，我覺得是相當好的，是一個很好的企業形象，亦能為市民在有需要時提供舒適的設施。如果你告訴我，今天的合併代表了地鐵的水平會更符合社會的需要，那即是說，設置廁所的公司是傻瓜，地鐵才是好東西，何須浪費金錢呢？如果是這樣的話，合併便把水平拉低了。所以，我經常說競爭是多方面的，管理也是一種競爭。幸好可以比較，西鐵的廁所設施便很好了。

主席，議員已說了很多，我不想重複，不過，我想再次重申，這項修正案的辯論並不是要懇求日後的鐵路公司對市民施予恩惠、福祉和利益，我只要求它好像普通企業般，遵守法律，遵守同一法律標準，那麼為何要給它豁免呢？為何要給它特權呢？是否要與地鐵公司勾結呢？當年為何這樣做呢？

我們當年曾就某點爭拗了很久，那是非常侮辱我們的智慧的，便是有廁所便有治安問題，因為會發生很多劫案。實際上，這是完全說不通的，幸好有另一鐵路可作比較。有多少劫案，甚或是“打荷包”的個案在那些廁所內發生呢？如果是那樣便最好了，只須派些警員在那裏執法便行了，對嗎？那樣一定會有好成績，警員守廁所便一定會陞職。

我覺得在立法會討論廁所的問題，其實真的很可笑。不過，我覺得這也是相當嚴肅的問題，因為這是民生的問題，亦代表一些企業——尤其是如此龐大的企業——最基本的社會責任及道德感的問題。

所以，我也不再多說，我實在看不到任何理由要給它豁免。責任是在於鐵路公司要證明它做不到，但我覺得這也是謊話，而且說因技術問題而做不到也是荒唐的說法。縱使個別車站有一些技術問題，也可逐一申請豁免，不能整體地給它豁免。我希望政府不要再做這些令人覺得它勾結地鐵公司的做法。今天陳偉業不在席，否則，他又會大罵是官商勾結了。我覺得是沒有理由給它豁免的。

多謝主席。

馮檢基議員：主席，我希望我的發言，不會被你說為甚麼不在法案委員會上提出，因為雖然今天說的廁所問題與兩鐵合併的大政策未必有必然關係，但我覺得這也是人的基本需要，無論大小二便也是一種基本需要。

在說出我想說的話之前，我想反駁石禮謙議員剛才提到的兩三個觀點。第一，他所說的例子全部也是發生於九鐵的，最糟糕的是，他說的例子也是

錯誤的，因為現在的九鐵也有廁所，例如尖沙咀站、九龍塘站、深圳的羅湖站，全線均有。他說了一大番話後，他說他的德政便是令九鐵沒有廁所，所以我也不知道他在說甚麼，他今天晚上是否在吃飯時多喝了兩杯呢？所以，我覺得他的第一個論點是完全說不通的。

第二個說不通的論點，便是他說如果有需要上廁所，可以到地鐵站附近的商場，因為地鐵通常會連接商場，在商場使用廁所後便可以乘搭地鐵了。這便糟糕了，這又是欺負我的深水埗區居民了。我剛才已經說過，深水埗有 5 個地鐵站：石硤尾、深水埗、長沙灣、荔枝角、美孚，除了美孚地鐵站是連接商場外，其他 4 個地鐵站也是沒有商場的，怎麼辦呢？所以，石禮謙議員所說的數點是不行的。除非說先找地方“解決”，然後再往乘地鐵，這樣說還好一點，但如果說先在與地鐵站相連的商場“解決”，然後再乘搭地鐵，便不是每一個地鐵站也有商場的，所以第二個論點也是說不通的。我希望這些“噏得就噏”的說話不要成為議會紀錄中的一個笑話。

主席，第二項我覺得是頗原則性的問題，便是《公眾衛生及市政條例》，其實，這項法例是經我們嚴肅地通過的，而且也是經政府同意的法例，這項法例是應該執行的，特別是這項法例牽涉人的基本需要，所以是不應該獲得豁免的。我覺得重要之處是，既然我們已經訂下現有法例，而這項法例是全香港的公司也須遵守的，並且特別牽涉到人的基本需要，我便看不到地鐵或將來的香港鐵路有甚麼論據可以無須遵守。

主席，最後一點我想提出的是，香港其實已經發展至——我已經在這裏多次指出——一個非常富庶的社會、一個國際都市，我們已經由一個最基本需要的層次（不知道這是否稱為形而下）發展至形而上也出現這樣的政策。是甚麼政策呢？就是政府一直強調，第一，我們香港人是不會因為沒有錢而餓死的；我們不會因為沒有錢而沒有地方居住；我們不會因為沒有錢而得不到醫療；我們不會因為沒有錢而無法就學——無法就學已經達到形而上的層次，可以說已經不是身體的基本需要了，但我們竟然可以因為地鐵沒有廁所而不知怎麼辦，這是怎樣也說不通的。在這個如此富庶的國際都市，怎能想像會出現這種情況呢？

但是，最慘的是它們並不一致，西鐵有，九鐵也有，現在不論乘搭九鐵、西鐵或地鐵，乘搭一個站所需的時間也差不多，那麼，為何數條鐵路也有廁所，唯獨是這條鐵路沒有呢？從多個角度來看，也實在無法解釋為何可以接受地鐵沿線獲豁免受《公眾衛生及市政條例》的規限。我支持修正案。

張超雄議員：廁所的問題的確不值得在立法會會議上浪費時間討論，可是，主席，當我們一直進行辯論的同時，我嘗試從網上看看會否有一些關於地鐵廁所的討論，我發覺原來有數個討論區也曾討論這件事情。（眾笑）不單這樣，主席，當我繼續瀏覽，我發覺原來我們的地鐵沒有廁所是世界知名的，原來有旅遊網站向遊客提供一些提示，告知他們遊覽香港有甚麼須注意時，其中一項很重要的提示便是，香港的地鐵是沒有廁所的，所以，如果要攜同小朋友或老人家來香港旅遊，首先要上廁所才乘搭地鐵。網站上竟然有這種提示，大家說我們的香港是否國際知名呢？不知道石禮謙議員是否要九鐵也國際知名，讓國際也知道乘搭香港的鐵路要先上廁所？

老實說，主席，我們從事社會服務這一行，當然要服務很多老人家和傷殘人士，這是說真的，例如當我們組織旅行和觀光時，第一件事是盡量看看由出發前至到達地鐵站、目的地，沿途的廁所設施是很重要的。老實說，我剛才再翻查網上的 **Wikipedia** — 我相信主席也很清楚，那是一個網上百科全書，很多人也可以加進一些資料 — 當中也有介紹地鐵，其中有一段很詳細的介紹，我幾乎以為那是一個官方網站。在 **Wikipedia** 中有一句這樣說：“有別於世界各大地鐵系統，香港地鐵……不設洗手間設施”。它寫得很清楚，大家想想，連 **Wikipedia** 也這樣說。香港是一個亞洲國際城市，是否要以此為傲，即以我們的地鐵沒有廁所為傲呢？

談回我們的服務對象，地鐵現時表示，那是不要緊的，有甚麼事情可以找職員幫忙，他們是很有禮貌的，會帶乘客上廁所。正如鄭家富議員和梁耀忠議員也曾有這樣的經驗，我相信這些經驗是好的 — 雖然是痛苦 — 但我絕對相信地鐵的職員是非常有禮貌的。事實上，我們過往也曾有同樣的經驗。

可是，主席，雖然這些職員廁所平均每個地鐵站有 7 個之多，但有很多卻未必適合傷殘人士使用，如果傷殘人士在地鐵站真的有此需要，大家試想想他們會有多狼狽呢？正如我先前所說的例子般，他們乘坐那些“怪獸車”，其間也要停頓一整個小時，如果他們有需要，如何安排一個適合輪椅人士使用的廁所呢？現時，即使有廁所設施，也幫不了他們。所以，我們才會如此堅持地鐵須為乘客提供一點兒方便，不管是弱勢社羣、正常人，還是老人家，這正所謂英文的 **mother's calling**，這是天然的，是大家必然要做的事，為何會那麼困難呢？

以地鐵的整個設計來說，總之，它便是要你乘搭地鐵時，甚麼也不要做 — 不要高聲談話、不要展示任何標語、不要把腿放在座位上、不要踩滑板、不要穿有滾軸的鞋子、不要聽收音機、不要聽卡式錄音機、不要喧嘩、不要說粗言、不要飲食、不要企圖飲食 — 當你“嘟”一聲進了閘門後，便要

好像機械人般坐着，然後又好像機械人般出閘，還要有多迅速便多迅速，千萬不要上廁所。地鐵是否真的不想給用家、給市民一個較有人性的乘車環境呢？是否純粹是一個集體運輸，總之乘客不要逗留，進閘時有多迅速便多迅速，出閘時也同樣有多迅速便多迅速，而地鐵卻不斷地收錢呢？

我相信兩鐵合併也無須弄成這樣的，所以，我們不論從一個弱勢社羣的角度，或是從方便遊客、從國際如何看我們的角度，又或作為一個國際都會的主要公共交通的角度，又或是從同事剛才所說的法理角度來看，也看不到為何地鐵可以在法律上受到豁免呢？從這數個角度來看，我皆看不到為何我們不支持兩位同事的修正案，要求地鐵在合併後設置適合所有人（包括傷殘人士）使用的公共廁所。多謝主席。

鄭家富議員：主席女士，我很高興有石禮謙議員發出反對的聲音，無論是否同意他的意見也好，最低限度我聽到跟大部分同事剛才所說的意見不同的理念。

不過，在我回應石議員的發言以前，我想與大家分享我在 27 分鐘前收到的一個電郵，這電郵是來自一位經常來香港的台北市市民，他在電視看到我們今天議會內討論廁所的問題，電郵的題目是：“地鐵增加廁所設備！！”。他說他經常往來港台之間，在電視看到我們竟然在立法會討論增設廁所的問題，他說他相當支持，但又覺得要問為何這些問題要在議會討論呢？他說台北市的地鐵每個車站也有廁所，而且不止 1 間，相信在經濟繁榮的香港，不應該也沒有理由連廁所問題亦要在議會上花這麼多時間來討論，對於這個問題，地鐵有限公司（“地鐵公司”）應要有所警覺。接着，他又說，以他看來，雖然他不是香港人，但往來港台已有十多年時間，也習慣了香港的生活，不過，仍然有很多問題，例如地鐵公司沒有廁所的問題，他是無法適應的。他說香港作為國際化社會，如果可以讓所有外國人來港時更自在的話，地鐵公司應該好好反省廁所的問題。

主席女士，我過去曾收到不少這類電郵，不過，這是由一位台灣市民發出來的。張超雄議員剛才亦讓我們看到一個很特別的信息，原來香港的地鐵公司沒有廁所設施這話題在國際間、在電郵或電腦世界裏原來是有這樣的流傳，我們會否真的覺得丟臉呢？我真的覺得丟臉。

接着，又聽到石議員所說的話，對不起，我真的只能苦笑。我以另一個角度來分析他剛才說他在 23 年前的經驗。他當年是商務總監，23 年後，他擔任九廣鐵路公司（“九鐵公司”）的董事，我沒有說錯，主席女士，即是他陞了職，（眾笑）正因為他作為商務總監處理廁所問題時，他發覺車卡不

應再設有廁所，月台內也不應設有廁所，但在九鐵的大堂則應繼續設有廁所。我猜他在這 23 年內一定不是只顧沖廁所、不是只顧把被扒手掉進廁所的錢包撈回來的，他一定也有想過把那些在月台和車卡的廁所設施取消，而大堂的則繼續保留，然後決定要如何管理的。

現時九鐵的管理也不差，儘管有人說西鐵的部分廁所有惡臭，出現了這些意見，他作為九鐵公司的董事也應該聽到了。當然，我明白，廁所的管理是由食物環境衛生署開始的，但廁所一定會有些小問題，廁所必定有清潔的問題，有氣味的問題，這是一定有的。但是，他卻不能指由於有這些問題，所以便構成無須或不應該有廁所的理由。接着，更奇怪的是，他說到甚麼管理問題、治安問題。如果是這樣的話，香港便無須有公廁了，所有公廁晚上均有很多治安問題的，真的不少，但有公廁的真正原因是為了市容的需要。如果沒有公廁，晚上周圍很多地方在早上也可能會很臭，這便是廁所的需要，以及文化和管理的問題。

因此，我希望石議員 — 我其實是在稱讚他，因為他陞了職，即表示他因九鐵公司繼續擁有廁所設施而帶來了二十多年的改善 — 我希望他日後能成為香港鐵路有限公司新董事局的董事，因為他把九鐵公司的廁所文化帶進地鐵公司，那麼，他便會再陞一級了。接着，有議員剛才提到深水埗區的商場問題，真是一語中的。我在法案委員會中也聽到有人曾提到周圍皆有商場，出車站便可以找到廁所了；如果是這樣的話，說得極端一點，每人家里無須設廁所了，我家附近也有商場，到樓下商場的廁所便可以了，這些理由真奇怪。主席女士，商場是很大的，當我“人有三急”，出閘後隨即走進商場，也須尋找一段時間後才可找到廁所的，地鐵公司是否這麼涼薄，要用這個理由來反駁我們？

因此，我希望.....種種原因，再加上，當我在這項條例草案爭拗不來時，我便嘗試考慮如何修訂法例，以便有機會增加廁所。我當初也想不出來，因為增加廁所服務是很大件事的，應怎麼增加呢？怎樣處理這個問題呢？可是，最後，我發現原來是已獲豁免的，所以我覺得這裏便有一個空間，大家也看到這點的。蔡素玉議員剛離開會議廳，她是一位環保人士，（眾笑）對了，我真想她回應，因為她是民建聯現時唯一的.....我知道我怎麼要求譚耀宗議員，他也不會回應的。廁所問題不是六四問題，主席女士，很多同事也不願回應六四問題，但到這一刻，連廁所問題也沒有人回應，代理主席自由黨的劉健儀離開會議廳後，至今仍未回來。蔡素玉議員，她經常以環保女議員自稱，她對自己在這方面的工作感到很驕傲，我覺得她應說句公道話。我不知道民建聯的態度，所以她現時可從環保的角度、或以議員的身份，就廁所問題，她覺得民建聯的立場是甚麼？況且，民建聯在法案委員會中是支持設立廁所這項沒有約束力的要求的，我看她笑容可掬，我想她也有一定的理念，請她回應一下。

主席女士，我會不停要求，因為我不想這樣便輸了，輸得不明不白，真正輸得沒有理由。在這裏就條例草案的廁所問題進行討論，我猜加起來也花上六七個小時了。主席女士，大家花了六七個小時的時間，地鐵公司、九鐵公司和局方在法案委員會內的代表每次也坐滿了那邊的位置，請想一想花了多少時間討論廁所問題。今天，我這項修正案很明顯得不到泛聯盟的支持，石議員已說出了他們的意見，所以我會失去泛聯盟的數票；自由黨又沒有人發言，我估計亦會凶多吉少。我真的很心痛，我以為有少許機會，在多項修正案中，這項修正案應該可獲通過的，但也會不獲得通過。

因此，我希望記錄在案，反對我這項修正案的委員，請他們也提出自己的觀點，我知道局長稍後會發言，但投反對票的委員，我請他們也說少許自己的觀點，為何會反對？讓我的修正案輸了之餘，也有所記錄，不要完全空白一片。多謝主席女士。

劉秀成議員：主席，我也應就這項議題提供一些意見。其實，主席，如果問我們建築師，根本沒有東西是興建不到的，這是最簡單的道理。不過，我要說的不是這些，我最想說的是《建築物條例》的精神，主席，因為這點是很重要的。

其實，《建築物條例》規管兩項很重要的事情，很多人誤以為這條例是規管可以建多少建築物、當中可做些甚麼等。其實，它最主要的精神有兩點，一點是安全，另一點是衛生。安全和衛生對人類或建築物來說，是最重要的兩件事情。所以，大家也能理解地鐵在出入或火警等問題方面，一定要是一個很安全的系統，但就衛生來說，這也真的是很主要的問題。

我提出這問題時，我也想理解為何地鐵有那麼多地方也辦不到呢？但是，主席，我仍未聽到它的合理解釋。問題就在這裏，當然，我可以理解，你或會說，你從前一直沒有這樣做，所以會有很多困難，因而辦不到。但是，大家也要想想，地面其實也有很多入口和車站，如果地鐵辦不到，政府也要配合。

其實，問題的原則在於這是人類很主要的需要，並不是甚麼特別問題。所以，我覺得這事情是很基本的，既然議案曾說過會盡快研究如何可為市民提供方便的做法，我很希望這能迅速地進行。

為何《建築物條例》從前可在數方面給予豁免呢？這是因為政府的建築物……它的做法可容許他們有一點靈活性。但是，大家也知道，自從短樁問題發生後，人人也知道為何《建築物條例》會如此重要，因為它一方面規

管安全，所以在衛生方面，我很希望可從這個角度再研究，讓大家能理解我們如何能讓整個系統變得更完善。就此，謹請地鐵三思。

多謝主席。

李卓人議員：主席，不知是否我理解錯誤，我聽完劉秀成議員的發言後，我覺得他應該是表決贊成的，所以不應該說泛聯盟會表決反對，聽到他說的這番話，我想他也是支持的，因此可見石禮謙議員並非代表泛聯盟說話。

我剛才聽了他的話，我心想那是心理的問題，現在長大了，但可能有童年陰影。我想石禮謙議員是有童年陰影的，他當時——二十多年前，23年前，他曾管理九鐵的廁所，他痛恨那些“荷包黨”至一個地步——我不知道他是否曾親身撿拾過，所以他痛恨至現在仍然有陰影，耿耿於懷，非常痛恨鐵路有廁所。我希望石禮謙要想一想，那是他剛才亦有說過的，我聽得十分清楚他說過一件事，他說香港人口老化，所以會較為尿頻，這樣，他便不要掩着膀胱表決了。（眾笑）因為大家，包括他自己在內，也開始年長。我想這是一個十分嚴肅的問題，希望他再次考慮，更希望他並非代表整個泛聯盟來反對。

張超雄議員剛才亦提出了很好的一點，我不知道那可否游說自由黨支持。我不知道現在自由黨的立場是怎樣，因為他們仍未發言，鄭家富議員剛才也說很多同事仍未發言，不知道曾鈺成議員會否發言，希望民建聯不要有如對六四事件的態度一樣——“玩沉默”。現在大家只是發表意見，有甚麼大不了？反對便反對，支持便支持，他們只須向選民交代、向市民交代即可。

說到自由黨，不知道自由黨是否會有多一個支持的理由呢？那便是基於旅客的緣故。田北俊是十分着緊旅客的，如果這問題成為一個國際大笑話，連旅客也在網上流傳，說要留意香港的地鐵是沒有廁所的，我覺得這真的是香港的耻辱。

我剛才聽到張超雄議員說——我希望政府的反應不要好像對“藍天行動”那樣。我記得有一次，政府回應“藍天行動”時說到外國傳媒圍攻香港，說香港的污染情況十分嚴重。希望政府不要當外國傳媒是在圍攻香港，說香港的地鐵沒有廁所，是想“唱衰”香港。其實，是地鐵本身不好而已，所以被人“唱衰”，連這些設施也不提供。當然，我們着緊的不單是旅客，其實最主要的也是香港市民。

這數天，大家也看到董建華，大家看到他，也會記得他的一句名句，便是“急市民所急”，而這問題便真正是急市民所“急”。這是關乎健康的問題，也十分清楚是市民的需要問題，地鐵沒理由至今也不提供這方面設施的。

我未看過一間上市公司或由政府作大股東的公司——我真的不知道那些董事在做些甚麼，局長也是董事，但弄了那麼久——連廁所問題也無法解決，至今仍無法回應市民這方面的需要，我對此感到非常失望。我們看到的情況是，地鐵是那麼不以民為本，那麼令人討厭，連這麼小的事情也不肯做。

大家可能覺得今天只是討論廁所也討論了很久，但其實這反映出一個十分根本的問題，便是地鐵公司的態度問題，地鐵是完全不理會——不要說它不理會市民的死活，但最低限度是不理會市民的健康，所以一直沒有提供這方面的設施，我覺得這完全是無法解釋的。

我再提醒大家一件事，鄭家富議員的有關議案是大家清清楚楚在上次法案委員會會議上一致通過的，如果鄭家富議員今天輸了，我完全不明白他輸在哪裏。既然大家以前也是支持的——我不知道自由黨和民建聯會怎樣表決，但如果他們稍後表決反對，我便覺得他們是掩着良心，也掩着膀胱來表決。他們是沒可能這樣做的，因為他們根本是支持，一直也說支持，為甚麼到了真的“埋位”表決時，在一個最重要的時刻，便會起變化——以前對於沒有約束力的那些東西，他們便說到“天下無敵”，說要支持。

主席，我記得我之前談到鐵路發展基金時，我說要興建廁所，亦提到周梁淑怡，我很少看到她表現得那麼氣憤的，她慷慨激昂地表示，陳偉業很“激”，雖然她沒有那麼“激”，但亦要表達一個很憤怒的態度，覺得地鐵沒可能不設置廁所。他們怎可能說便是“天下無敵”，到了“埋位”按鈕表決，真的有權決定地鐵應否設置廁所時便退縮呢？是沒可能這樣的，如果是這樣的話，我不明白他們怎對得起自己的良心，怎對得起香港市民？市民選你們當議員，以為你們很厲害，可以替他們說話，但原來最後真的“埋位”表決時卻出賣了他們。我認為你們真的有責任解釋清楚。

多謝主席。

劉健儀議員：主席女士，自由黨在表決時不會掩着良心，亦不會掩着身體其他器官。

我想先澄清數點。鄭家富議員剛才說在法案委員會上曾通過一項議案，其實，當天的原議案是由鄭家富議員提出，但議案的字眼其後已修改，由其他兩位同事，包括周梁淑怡議員修改了，而最終通過的是經修正的議案。我想讀出該等措辭。其實，在二讀辯論時，我亦曾讀出，大致上的措辭是這樣的：“強烈要求政府責成地鐵公司盡快訂立鐵路車站設置公共洗手間的政策，在鐵路車站範圍內，設置公共洗手間，包括設立獨立的殘疾人士洗手間，方便市民”。我記得最後第二句是由張超雄議員加上，是大家同意的。

開首的一段是由周梁淑怡議員提出的。我理解周梁淑怡議員當天的立場，亦代表了自由黨的立場，便是我們非常贊成地鐵公司盡量提供廁所，我們覺得在現今社會裏，大眾是有這方面的需求。不過，周梁淑怡議員當天亦很清楚表達，雖然她非常支持設置公共廁所，但她覺得要求公司作出這方面的改善，不應與兩鐵合併捆綁一起，她當天已清楚表達過這立場。

說到這項議案，為何會有“要求政府責成地鐵公司盡快訂立”有關政策的措辭？背後的原因是，大家也很想有這些廁所，但我們自由黨一向是很理性的，我們會深入看問題。雖然我們很想要這些設施，但我們也明白地鐵公司已存在了數十年，盤古初開興建地鐵時，是沒有這些設施的，今時今日要加建，當然會有一定的技術困難。我們希望地鐵公司找辦法解決那些技術上的困難，從而制訂政策這樣做。

我們是給予地鐵公司空間來找尋解決的方案，我們並沒有背棄對地鐵公司的要求。我們只是覺得它有這樣的空間，找技術人員、專業人士包括劉教授，請教他們究竟如何解決這問題，從而盡快、盡量加建設施。未必所有站也能加建這設施，現時在地面車站方面，應已在研究中，是應會加建設施的。至於地下方面，究竟是否真的不能克服困難呢？如果真的不能克服困難，我們作為立法會，便真的要追查到底，看看究竟是否真的不行，並要找專家來告訴我們了。

但是，這是要時間的，並非通過法例不給它豁免，它便立即要興建有關設施。當然是可以“講人情”，鐵路公司可要求我們不控告它，儘管它做不到或正在做等。我覺得我們不能這樣辦事，雖然我們很想要有這些設施，周梁淑怡議員和自由黨是真真正正覺得這是好事，但亦覺得應按部就班、合情合理地進行。

還有一項資料要告訴鄭家富議員，他剛才說如果今天他的修正案不能通過，地鐵公司以後便不再來與我們討論這個問題。這是錯的，地鐵公司已告訴我們立法會的鐵路事宜小組委員會，它會在 7 月 16 日出席鐵路事宜小組委員會的會議，與我們解釋或探討廁所的問題。我相信這是一個很適當的場

合，可把大家的見解或問題坦誠地拿出來討論，看看如何能進一步跟進這方面的工作。

此外，月台幕門及月台閘門的問題，亦在鐵路事宜小組委員會內得到地鐵公司和九鐵公司正面的回應，它們承諾會分別在 2012 年和 2013 年設置月台幕門及月台閘門。所以，並不存在今天不通過這項修正案，以後便不能討論，必然不會有廁所云云。我相信事情不是這樣的，亦並非如果某些黨派今天不支持，或不把這事項與兩鐵合併捆綁，便等於背棄爭取廁所的訴求。我相信不能非黑即白，我們是要看客觀環境來盡量做的。

主席女士，我們今天辯論這組修正案時，大家集中談廁所。我很希望大家看看今天的修正案，其實除了廁所外，還牽涉很多複雜的問題。現時，譬如鄭家富議員和梁國雄議員均要求把《公眾衛生及市政條例》的附表 2 完全剔除——對不起，應該是把《地下鐵路條例》的附表 2 完全剔除。鄭家富議員是要求剔除當中的第 1、2、3 及 4 項，梁國雄議員則要求剔除附表 2 中的第 1、2、3、4 及 5 項，要全部剔除。希望大家看看，廁所只是涉及第 1、2、3、4 及 5 項中的其中一項，我們應要看看其他事項，不能夠完全不理會，我相信作為負責任的立法會議員，在辯論這組修正案時，也應要看看。

其實，附表 2 的第 1 項牽涉通風系統。無可否認，地鐵公司在市區內是要為其系統通風，尤其在地下所置設的一些通風系統——即通風系統內要通風。如果不把通風系統引到外面，又如何通風呢？如果取消了第 1 項，令通風系統運作困難，變成站內的通風系統受影響，亦令乘客受影響。這不是豁免了那麼簡單，當時給予地鐵公司豁免，是有一定的理由和需要，要有特殊的需要才會給它豁免的。其實，亦不是甚麼特別理由，而是與它的特殊運作有關，地鐵站設在地下，鐵路亦在地下，是要有通風系統的。這通風或多或少亦因為有需要引一些空氣到地面，所以會發出一些高於或低於室外氣溫的空氣，而造成一些妨擾，這是大家也不想的。當然，如果這是一個問題，我們的做法亦並非刪除這項豁免條款，而是尋找補救辦法，令公司可以做得更好，而不是不讓它設置通風系統。

此外，附表 2 的第 2 項是有關條例的第 22 條，主要是說明地鐵公司有權不讓清潔工人在建造過程中胡亂進入地鐵範圍。其實，在地鐵的建造過程中，牽涉很多安全的問題，這關乎鐵路本身的運作或其他人的安全，所以公司獲得豁免，不會胡亂讓清潔工人、處理垃圾的人或市政人員進入建造鐵路的範圍內進行工作。當然，鐵路公司本身應要做這件事，而它事實上也有履行這方面的清潔工作。由於當中牽涉到很多系統、裝置等，地鐵公司擔心別人會有意無意地碰到這些系統和裝置，以致引起一些影響人身安全的後果，這是地鐵公司所不想看到的。

最後，附表 2 的第 5 項是有關宣傳品。當然，地鐵公司亦是基於安全理由，不可能不對一些標誌、宣傳品有豁免權，令它能控制哪些宣傳品、標誌可存在於鐵路系統內。如果它沒有豁免權，可能在鐵路運作上，車站內的標誌在某程度上會引起一些混淆，亦會帶出一些可能影響安全的後果。

我相信，在我們今次探討這項修正案的建議中，我們除了看廁所外，我們還要看究竟那些要求取消豁免的其他建議，是否現在把豁免完全取消，其他東西便會自動弄妥呢？我又不覺得會是這樣，因為那是頗複雜的問題。在整個鐵路系統中，有很多很敏感或牽涉到安全的標誌、signal 或訊號系統等，我們不能隨便讓那些系統有機會受影響。我們也有一些責任保障和確保我們的鐵路公司在各方面均有權力保障其設施，以令整個鐵路系統能安全地運作，為市民大眾提供安全的服務。

多謝主席女士。

全委會主席：是否有尚未發言的委員想發言？

（沒有其他委員想發言）

全委會主席：如果沒有，我現在便請那些已發言的委員發言。我會先請那些發言次數較少的委員再次發言。

李卓人議員：好的，主席，我剛才聽劉健儀議員說到廁所，我亦豎起耳朵聽她有甚麼理由。我唯一聽到的理由，便是當天通過有關議案時，已經說明不要捆綁。但是，如果不捆綁，即如果在這裏不解決問題，她以為可以在 7 月 16 日解決得到嗎？

她接着說不是無法商量的，我當然知道並非無法商量，局長經常跟她討論，局長最喜歡跟她討論，但問題是討論完畢後又沒有結果，還想討論到甚麼時候呢？可以一直討論 10 年、20 年，還繼續討論下去的，但今天，如果我們表決決定它要做的話，便可以真正落實議案，而且是周梁淑怡議員也支持的那兩個字——“盡快”興建廁所，而不是討論。現在只是說繼續討論，但如果我們今天通過了，便無須討論，接着立刻要做；可能要討論的，便是落實的時間表，立場上已經十分清楚，是一定要做的。

所以，主席，我完全無法接受自由黨的看法——自由黨好像是要給予鐵路公司最大的自由一樣，我現在才明白何謂“自由黨”，便是“鐵路自由黨”，給予鐵路公司最大的自由，任由它做或不做，這樣便自由了。但是，為甚麼要這樣呢？

其實，我最感不滿的地方是，當他們有權決定的時候而不決定，讓它“過了海便是神仙”，然後在無權決定的時候卻說要討論，屆時談不攏又沒有其他辦法，這是十分清楚的，我亦膽敢預測這件事將會拖延一段長時間，不知要拖延至何年、何月、何日才能解決廁所問題了。所以，今天是一個關鍵時刻，如果我們今天錯過了這個關鍵時刻，將來也不知道何時——以後大概也沒有機會了，因為已經滿 50 年了。劉健儀議員，它會跟你討論 50 年的。

多謝主席。

全委會主席：涂謹申議員，你是第二次發言了，是嗎？

涂謹申議員：主席，我很細心地聆聽了各同事的發言。我現在有一點從沒有說過的意見想跟大家分享。

其實，當劉健儀議員發言，表示一定有需要豁免時，我也相信這問題涉及數點歷史原因。其中一點是以往兩條鐵路均由政府全資擁有。政府全資擁有的不同之處，就是即使法例上給予豁免也好，理論上它是由政府全資擁有的，當中涉及一個重大的責任，有需要按照政府的標準遵守《建築物條例》內的規定。此外，有一個組織也是十分相似，那就是房屋委員會（“房委會”）。以前房委會興建的房屋不受《建築物條例》的約束，為甚麼呢？由於房屋署轄下有一組人負責確保那些工程能遵守《建築物條例》的規定，不過，那組專業人士不是隸屬屋宇署或其他政府部門，而是受聘於房委會，但他們是按相同的標準辦事。舉例來說，房委會把屋宇根據“租者置其屋”和居屋等計劃出售之後，這理據其實已不大通用。實際上，現時也須考慮部分房委會已出售的樓宇，應不可以再獲豁免其遵守《建築物條例》，甚至領匯部分的樓宇已不能豁免遵守《建築物條例》。道理很簡單，如果是某企業超過 25% 股權由私人擁有，它本身必然有其政策目標，例如圖利，因為它要照顧小股東的利益。故此，對於由政府全資擁有的機構，其盈利的要求會有壓力、期望，因此與其他的基金持有人的情況是不相同的。所以，它能否像以前一樣全心全意地遵守《建築物條例》呢？如果要對鐵路公司施加應達致的安全、衛生或其他標準時，這當中是會出現角色的矛盾和衝突。

所以，在現時的情況下，我們應逐漸把《建築物條例》所要求的安全和標準施加於私人機構之上，這是應該的。當然，它與房委會有點不同的是，因為它有鐵路營運。但是，大家要緊記，我們以法律的角度來看，如果它未能遵守《建築物條例》部分規則和附例，政府應該仔細考慮是否有甚麼情況必須因應其運作而給予豁免呢？我現在很擔心，如果豁免它遵守整項《建築物條例》後，政府便不能採用同一標準進行視察和追究，因為鐵路公司已經獲豁免遵守整項法例。如果真的在若干情況下有需要給予豁免的話，政府應該告訴我們，讓我們得悉因為與鐵路運作有關，所以才特殊地豁免該公司遵守那幾項條例。還有，在給予豁免時，可能須先行訂立一些 **qualifying words**，即先決條件，必須符合那些條件才可獲得豁免，例如，因為鐵路運作。以我所知，就鐵路上蓋興建的樓宇或商場，其實已因借助了《建築物條例》而放寬了規定，讓它可以增加商場面積，因為它無須遵守《建築物條例》的規定。這便是有人看好其股票的原因，因為它無須依照《建築物條例》的規定，因而可以獲得更多空間興建商場。

故此，如因鐵路運作而必須豁免鐵路公司遵守《建築物條例》中某些條文，便應該只是豁免其遵守那幾項條文。又或必須在符合某些條件下才獲得有關豁免。其實，要訂明須符合某些條件才獲豁免有何好處呢？就是當它不符合條件時，政府或屋宇署便可在某些情況下，進行追究、反對和監管；立法會亦可以這樣做。例如當某些情況出現，民怨沸騰，舉例說，它把某些地方改建為商場，又或因某些不是與鐵路運作有關的問題而出現投訴或質疑，政府可以根據這些條件採取有關行動。因為有關情況已變為關乎公眾利益的事情和涉及法律的運作了。如果完全是關於一般性、全面的豁免，便根本與政府完全無關。屆時，唯一可以做的，便是由局長、司長或特首向鐵路公司表示關注有關情況，要求他們回覆或提交報告，以便向議員和公眾交代，但這樣做便失去了法律方面的權力，失去了法律賦予在執法、視察方面的權力，甚至一切權力。最後，有關的權力已所餘不多，可能還有少許零碎的權力，但整體來說，有關權力已是支離破碎，已經不夠全面，無法保證政府可以因履行公眾責任而向鐵路公司實施一些執法和防範條件。

我希望如果政府真的這樣做的話，應該也只是在符合若干條件的情況下才這樣做。甚至如果再退一萬步，給予該公司在法例上全面豁免的話，局長也應該在通過這條例草案前，例如，跟它簽署一份諒解備忘錄，而合約（**contract**）上也應訂明可以要求它提交資料，以方便追究，而不是只是說：“我是局長，有政治問責性，因此請鐵路公司幫幫忙給我一些資料，讓我可以回答問題。”否則，試想想，將來如鄭家富議員在立法會提出一些問題，但局長卻表示她理論上和法律上和該公司沒有 **interface**，根本完全無關，因為該公司已獲豁免，那麼局長可以怎樣答覆呢？她是無法回答問題的。屆時，我們是否要邀請鐵路公司前來回答呢？不是，又不可能——是否這樣呢？

劉健儀議員：主席，涂謹申議員可能尚未有機會看到我們現時討論中的《地下鐵路條例》第 54 條的條文。我們現正討論全體委員會審議階段的修正案，正涉及刪除這方面的豁免。或許讓我讀一讀有關條文，以瞭解究竟如何給予豁免和我們現正討論甚麼。

《地下鐵路條例》第 54(2)條是這樣的：“建築事務監督可在顧及與鐵路的運作或建造有關的建築工程或其他工程的特殊性質後”，有數個字不太重要，所以我略過了，然後便“豁免任何上述工程使其不受《建築物條例》（第 123 章）任何條文的規限。”第 54(3)條是：“除第(2)款另有規定外，《建築物條例》（第 123 章）適用於由地鐵公司或代表地鐵公司進行的任何建築工程或其他工程。”所以，第(3)款讓我們知道，除非建築事務監督因應鐵路公司特殊性質而作出豁免，否則，所有《建築物條例》的條款也適用於地鐵公司的工程，這是第一點。

因此，現時就讓我們看看究竟建築事務監督因應地鐵公司的特殊情況批出了甚麼豁免呢？據我瞭解，獲批出的豁免其實很狹窄，該項豁免只適用於條例下的批核和相關程序。鐵路公司現時的工程，其設計和建造並非根據《建築物條例》到屋宇署申請批准，那麼，它是否“無皇管”呢？不是的，鐵路公司的工程須經由政府一個有關委員會作出批核，而這委員會包括何人呢？它包括鐵路視察組、消防處、警務處、路政署和屋宇署的代表，所以其實這個委員會代替了屋宇署。雖然它豁免了《建築物條例》的某些批核程序，但它有另一套監管批核的程序，亦監管其整體的運作。因此，工程無須申請的問題其實並不存在，工程也不是“無皇管”。

我重申，所謂豁免於《建築物條例》之外，便只限於這麼狹窄的豁免。但是，其實也不是完全豁免，因為只是獲得某些豁免，但卻以另一個委員會來監管。此外，兩間鐵路公司在鐵路設計和建造方面的工作，還必須遵循《建築物條例》訂明的衛生及安全標準。因此，我們在辯論的過程當中，必須清楚知悉我們所商討的是何事。當然，我看到涂謹申議員正在搖頭，但就我讀出的有關法例，以及據我瞭解有關情況而論，事實確是如此。如果他有哪方面認為我是錯誤瞭解情況，又或我是錯誤理解法例，或許請涂謹申議員指正一下？

鄭家富議員：主席女士，在此我謹多謝劉健儀議員提出自由黨的觀點，我會逐一回應。

首先，就她剛才所提及的比較複雜的條文，我希望立即提醒劉健儀議員。因為她作為法案委員會主席，沒有理由不知道我的修正案和梁國雄代表

陳偉業提出的修正案之間有着很大的分別。剛才她讀出的內容大部分是陳偉業在法案委員會中最精警的發言。“為甚麼上了市的地鐵公司還可以享有這麼多豁免（例如遵守《建築物條例》等）？”於是，他提議把所有地鐵原來就《建築物條例》所享有的豁免（包括剛才劉健儀議員讀出的那些）全部取消。

我的修正案……主席女士，我希望大家明白，陳偉業議員的原意我是同意的，不過，我知道一旦機會失去了，要做甚麼便難乎其難了。因為如果取消所有《建築物條例》之下的豁免，我已經預知一定有同事會像劉健儀議員般談及技術上的問題；如果全部都不容許豁免，這是否可行呢？多年來，它也是靠這些豁免來運作和建設的，我不是建築師，我根本不敢評論。

於是，主席女士，我希望劉健儀議員公道些，要把事情說清楚。如果你支持設置廁所，我的修正案就只是將地鐵在現時《建築物條例》（香港法例第 123 章）的規管中，它現時在《建築物（衛生設備標準、水管裝置、排水工程及廁所）規例》之下所獲的豁免抽了出來，它不應該得到這些豁免。然後，我又把附表 2 的第 1 至 4 項，有關《公眾衛生及市政條例》的管理廁所的豁免抽出。當然你剛才提及的問題還包括通風等問題。當設置一個廁所，通風當然必須是良好的。如果你說有關通風的問題，地鐵公司在興建地鐵時都未能解決，然後你說給它時間解決，不要迫人太甚。老實說，那些食肆的油煙都要靠通風排放，主席女士。以往我曾在議會中問過這些問題。當地鐵要收租的時候，這些問題便能一一解決；要設置免費廁所的時候，你卻用通風問題來說“不要迫人太甚吧”，並要給它時間研究。所以，劉健儀議員剛才提及的附表 2 第 5 項，有關管制宣傳品、海報、清潔等規例，我並不贊同給予豁免。

所以，請劉健儀議員公道一點。她身為律師以及法案委員會主席，當她看這些法例的時候，沒理由會看不清楚的。我希望她分清楚，現在我們討論的是合併辯論，陳偉業議員找梁國雄議員代表他提出的修正案內容是很闊的，認為所有條文都不能豁免；但我所提出的，純粹就是和廁所有關的豁免。

我繼續就劉健儀議員剛才的發言作出回應。她指我沒有完全讀出當天在法案委員會中通過的議案，這是正確的，我真的沒有完全讀出。不過，我認為根據我的理解，我們應公道些來處理這個問題。當天的議案，內容較長的那一份在這裏，這是周梁淑怡議員修正我的議案。我可以告訴大家，她的修正案其實是更強烈的，因為她說“強烈要求責成地鐵公司盡快訂立鐵路車站設置公共洗手間的政策”，接着，她並沒有刪去我的原議案其他部分。有了這個政策之後，還要責成地鐵公司；要局長責成地鐵公司要有公共洗手間，然後在鐵路車站範圍內設置洗手間，包括設立獨立的殘疾人士洗手間，方便市民。

如果周梁淑怡議員當天代表自由黨說：“對不起，鄭家富，我不想你這樣捆綁，我只是要求強烈要求政府責成地鐵公司盡快訂立鐵路車站設置公共洗手間的政策”，然後把之後的內容刪去，我便無話可說，你便真的不是捆綁了。因為純粹的政策，現在便真的只是政策了。不斷地談政策，談了十年八載都是政策。但是，有了政策之後，在鐵路車站範圍內便須設置公共洗手間，這個情況便很清楚的。

我讀出周梁淑怡議員的議案，原來的原因是我認為我的議案反而比較 mild，修正後的版本反而更強硬。況且，你說不要捆綁，我真的有時候覺得要問：為甚麼大家要有雙重標準呢？當政府、自由黨、民建聯、地鐵將兩鐵合併和減價捆綁起來便可以，如果不通過兩鐵條例草案便不會減價，這是粗暴的捆綁，然後拍一個“雙拼”廣告，要大家在議會上……今天王國興議員不在席；他過往在法案委員會中曾很激烈地辯論此事。他罵完那個“雙拼”廣告後，地鐵說收回它，他就高調地說他成功爭取了地鐵收回“雙拼”廣告。

我希望大家在議會中發言……有時候，我覺得大家在議會中發言，當討論沒有約束力的議案、空談的時候，往往會說到天下無敵、天花龍鳳，然後傳媒報道說好像全體議員不斷爭取公廁，各議員合作，達成共識，提出議案。你竟然告訴我，你支持通過這個無約束力的議案，但在討論法例時我提出有關豁免的意見，情況其實正是要求設置公共洗手間，你卻說（我要再說一次）：“如果地鐵不能設置洗手間，你能處罰它嗎？”

主席女士，我已經再次強調，《地下鐵路條例》提供罰則的，只有第 29 和 30 條，劉健儀議員請你就這點回應我，因為剛才你並沒有回應這點。第 29 條是僱員疏忽作為，第 30 條是故意危害安全。不設置洗手間，只是第 16 條的有關範圍，有可能屬失責行為。不過，再看清楚，這還不能算是失責行為，因為失責行為要“導致出現嚴重服務停頓”，不設置公廁並不會導致嚴重服務停頓；“在鐵路乘搭列車或鐵路處所的安全受到危害”也不適用；“令處所內嚴重受傷或死亡”亦一定不適用。

所以，基本上，這只是在法例上不讓它獲得這樣的豁免；最多只能做的，是取消地鐵公司在《公眾衛生及市政條例》上的豁免，這麼一來，它便須着手進行即可。如果地鐵公司現在已有一個計劃進行此事，我們其實希望在妥善制定法例後，利用有關條文責成它——真的責成它了。主席女士，我們這樣做才能夠責成它。如果沒有法例，憑甚麼責成它呢？找甚麼來“砸”呢？找石禮謙的“大嚙石”來“砸”它嗎？有了法例，我們才能強烈要求政府這隻“有牙老虎”，在地鐵開董事會的時候說“對不起，地鐵，你可以看到吧，議會已經通過了，你真的要做了，否則便要受罰。”

如果它真的做，那為甚麼你還會罰它呢？大家都知道，設置一個廁所需要時間，不會因為今天法例通過了，明天仍然沒有廁所，便立即出 **summons** 控告它的。實際情況不會是這樣的，立法會議員都是講道理的。於是，政府有真正的法例依據，才能提出條文和要求，才可以責成地鐵設置公共洗手間。

此外，我還希望劉健儀議員能回應一個我認為她剛才在討論兩鐵月台幕門時沒有回應的罰則問題，即我剛剛提及的問題。我相信大家同為法律界中人，過去在這些問題上，如果通過了法例，我們會容許相關的個人或公司提出合理的辯解，因為在這問題上，地鐵公司很明顯有合理辯解，如果立即立法，它便會開始設置廁所。

此外，大家亦要明白，新的鐵路沿線仍可以繼續獲得豁免。但是，當然地鐵公司在議會中不停說會考慮此事，但它其實須考慮的是甚麼呢？希望大家留意。它經常說會考慮，我讀出來：“該公司”——即地鐵公司——“亦會檢討在地面鐵路車站或其他附近設置公共洗手間的可行性”。然後是“至於新的鐵路項目，該公司已接納委員會意見，在日後各條新鐵路路線的整體設計準則內，列明若可”——若可——“顧及附近居民的通風井位置的關注意見，會在車站內或鄰近車站處提供洗手間設施”。大家可以看到，還附有很多背後的條件，洗手間也不是設在車站裏面的，而有可能設在車站的附近，就像在大球場外面的臨時洗手間般。為甚麼會這樣的呢？

所以，希望大家尊重已通過了的無約束力的議案，不要想退路，為自己找藉口不支持這項議案。不要說這個所謂責成的議案，是當時周梁淑怡議員代表自由黨不想將公廁的問題捆綁在兩鐵合併裏。其實，當時並沒有這個含意的。我希望無約束力的議案在今天能成為有約束力的條文。

主席女士，我謹此陳辭。

暫停會議

全委會主席：現在已是晚上 10 時零 6 分。我宣布暫停會議，明天早上 9 時正繼續會議。

立法會遂於晚上 10 時零 6 分暫停會議。