

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零零九年度第五次會議記錄

會議日期：二零零九年九月八日(星期二)
時間：下午二時三十分
地點：沙田政府合署四樓
沙田區議會會議室

出席者

職銜

楊祥利先生(主席)	區議會議員
姚嘉俊先生(副主席)	“
韋國洪先生,SBS,JP	區議會主席
彭長緯先生,BBS,JP	區議會副主席
陳國添先生,MH	區議會議員
陳盧燕冰女士,MH	“
陳敏娟女士	“
陳業文先生	“
鄭楚光先生	“
鄭則文先生	“
程張迎先生,MH	“
何厚祥先生,MH	“
林松茵女士	“
林康華先生,MH	“
劉偉倫先生	“
李子榮先生	“
李錦明先生,MH	“
梁志堅先生,MH	“
梁志偉先生	“
梁家輝先生	“
梁永雄先生	“
莫錦貴先生,BBS	“
龐愛蘭女士	“
潘國山先生	“

出席者

葛珮帆博士
鄧永昌先生
湯寶珍女士, MH
黃嘉榮先生
黃戊娣女士, MH, JP
楊文銳先生
楊倩紅女士
余倩雯女士
容溟舟先生
陳其興先生
蔣德明先生
何秀武先生, MH
林康倫先生
馬行健先生
唐學良先生
程珮茵小姐(秘書)

職 銜

區議會議員
“
“
“
“
“
“
“
“
增選委員
“
“
“
“
“
“
行政主任(區議會)4

列席者

許國新先生
梁阮潔明女士
李永華先生
吳俊傑先生
胡善樑先生

梁潔韻女士
周振邦先生
劉志豪先生
梁漢新先生

方寶珊女士
葉少偉先生
馮兆雄先生

彭敏華小姐

職 銜

沙田民政事務助理專員
沙田民政事務處高級行政主任(區議會)
運輸署高級運輸主任(沙田)
運輸署高級運輸主任(馬鞍山)
運輸署署理高級工程師(沙田)/
運輸署工程師(馬鞍山)
運輸署工程師(沙田二)
路政署新界區區域工程師/沙田(1)
沙田地政處行政助理/地政
房屋署副房屋事務經理/物業管理
(隆亨邨)
香港警務處沙田警區行動主任
香港警務處沙田警區交通隊主管
九龍巴士(一九三三)有限公司
經理(車務)
新巴及城巴有限公司公眾事務主任

應邀出席者

阮康誠先生
梁尙義先生
梁永順先生
謝建煌先生

武申源先生
余伯明先生
岑祐德先生
陳立恩先生

蔡玉蓮小姐

職 銜

運輸署總運輸主任/駕駛事務
運輸署高級行政主任/駕駛考試
運輸署高級考牌主任
運輸署高級運輸主任
(隧道及青馬事務組)
沙田測量處高級土地測量師/沙田
信佳集團管理有限公司高級隧道經理
越運亨(香港)有限公司副總經理
香港鐵路有限公司
公共關係經理—對外事務
香港鐵路有限公司
公共關係主任—對外事務

未克出席者

羅光強先生
盧偉國博士 ,BBS,MH,JP
蔡亞仲先生
衛慶祥先生
黃澤標先生
蕭顯航先生
鄭啓祥先生

職 銜

區議會議員 (已有請假)
“ “
“ “
“ “
“ “
“ “
增選委員 (未有請假)

負責人

主席表示，秘書處於會前收到陳榮新先生的書面通知表明因工作關係申請退出交通及運輸委員會(委員會)。現時委員會人數為 46 人。他建議於下次會議補選一名增選委員。

2. 委員一致同意於下次會議補選一名增選委員。
3. 主席表示，秘書處於會前收到市民鍾照輝先生的書面申請，希望拍攝會議過程作分享資訊用途。
4. 委員一致同意上述安排。

委員請假事宜

5. 主席表示秘書處收到以下委員的書面請假申請：

羅光強先生	外出探訪
盧偉國博士	往內蒙古考察
蔡亞仲先生	身體不適
衛慶祥先生	離港公幹
黃澤標先生	出席地區會議
蕭顯航先生	因事離港

6. 委員會通過上述委員的請假申請。

通過二零零九年七月七日會議記錄

7. 委員會通過二零零九年七月七日的會議記錄。

續議事項

政府部門及有關機構就上次會議討論事項的回應
(文件 TT 64/2009)

8. 主席歡迎沙田測量處高級土地測量師/沙田武申源先生出席會議，回應“八號幹線隧道更改名稱”的動議。

9. 沙田測量處高級土地測量師/沙田武申源先生簡介道路命名的依據如下：

- (a) 街道命名是根據香港法例第 132 章《公眾衛生及市政條例》第 111B 及 C 條進行。街道分為私家街道及政府街道，香港法例第 132 章《公眾衛生及市政條例》第 111B 條訂明私家街道命名要求。根據該條例，任何人均可藉送交主管當局的書面通知而提出(a)任何未命名的私家街道的名稱建議；或(b)任何已命名的私

家街道的更改名稱建議。如任何私家街道所在的土地是根據政府租契或憑藉政府租契而持有，則除該土地的擁有人外，不得由其他人就該私家街道提出建議。主管當局在接獲根據第(1)款提出的建議後，須考慮有關申請，並須作出宣布或拒絕作出宣布；

(b) 香港法例第 132 章《公眾衛生及市政條例》第 111C 條訂明街道名稱的宣布。主管當局可藉憲報內所作的宣布為任何未命名的街道命名；或更改任何已命名街道的名稱。主管當局須在更改已命名街道的名稱作出宣布前 30 天或之前，發出更改有關街道名稱意向的公告。主管當局須在憲報刊登公告，以及在受有關宣布影響的街道或部分街道的顯眼地方或該街道附近的顯眼地方張貼公告的中英文版本。任何人可於公告在憲報刊登的日期起計 30 天內，就建議更改已命名街道名稱作出的宣布，以書面向主管當局提出反對。主管當局須考慮有關反對意見，並須在更改任何已命名街道的名稱作出宣布前，將列明理由的決定通知送達提出反對的人。獲送達通知的人可自該通知的日期起計 30 天內，就主管當局的決定向市政服務上訴委員會提出上訴；

(c) 地政總署測繪處負責處理新道路命名及更改已命名道路的名稱。地政總署亦授權分區測量處，當分區測量處在有新道路建成或收到道路命名的要求，便展開新道路命名或更改已命名道路名稱的程序。分區測量處在確定豎立及維修路牌的責任誰屬，以及檢視建議的道路名稱後，例如與香港郵政覆核道路名稱有否重複，才着手繪製諮詢地圖。分區測量處會撰寫建議書，然後諮詢有關政府部門及團體，包括區議會。在收集意見後，分區測量處會決定是否需要更改道路名稱建議。如有收到的建議命名不獲接納，分區測量處會向建議者解釋原因。一旦涉及已命名街道更改名稱，測繪處會發出更改街道名稱意向公告。公告在憲報刊登的日期起計 30 天內如有任何人提出反對，測

繪處會負責處理。新街道名稱會刊登憲報以作宣布；
以及

- (d) 青沙公路長沙灣至沙田段於二零零八年三月通車。地政總署測繪處就整條八號幹線命名為“青沙公路”的建議於二零零七年十二月展開諮詢，諮詢期內並無收到任何反對意見。其後，地政總署測繪處於二零零八年二月一日刊登憲報，宣布昂船洲大橋至大埔公路沙田段一段八號幹線正式命名為“青沙公路”。八號幹線其餘路段的命名會配合通車時間宣布。該路段預計於二零零九年年底通車。

(陳盧燕冰女士、鄭則文先生、劉偉倫先生、李錦明先生、鄧永昌先生及容溟舟先生此時到達。)

10. 李子榮先生表示，對於武申源先生的簡報未有表明是否贊成沙田區議會的建議，感到失望。他認為道路與隧道的名字並無衝突，並詢問有否特定程序處理更改名稱事宜，例如填寫表格及諮詢等。

11. 主席表示，根據文件 TT 64/2009 沙田測量處的回覆，地政總署測繪處就整條八號幹線命名為“青沙公路”的建議於二零零七年十二月諮詢沙田區議會、葵青區議會、深水埗區議會及有關部門。他指出二零零七年十二月是上屆區議會的休會期，新一屆區議會尚未組成及運作。他詢問當時地政總署測繪處如何諮詢沙田區議會。另外，委員會於上次會議通過動議，要求將現時八號幹線青沙公路管制區介乎長沙灣至大圍之間路段的名稱改為“金山隧道”，希望方便市民牢記及識別。

12. 武申源先生的回應綜合如下：

- (a) 根據記錄，在二零零七年十二月期間，地政總署測繪處以書面徵詢沙田區議會意見，其後該署收到沙田民政事務處書面回覆，表示沙田區議會並無意見；

- (b) 由於青沙公路已發出公告及正式啓用，如沙田區議會要求更改路段名稱，屬更改已命名街道的範疇，測繪處會發出更改街道名稱意向公告。任何團體均可就更改已命名街道的名稱向地政總署測繪處提交書面要求。更改已命名街道的名稱涉及不少問題，例如香港郵政的通訊地址、差餉物業估價署發放的門牌號碼、土地註冊處按道路名稱製作的記錄冊及可能牽涉物業契約等問題；以及
- (c) 青沙公路管制區由私人機構管理。在該道路正式命名後，管理機構已在三條隧道的出入口放置清晰的名牌，顯示隧道名字。另外，現時八號幹線青沙公路管制區長沙灣至沙田段三條隧道分別經過尖山範圍的“尖山隧道”、沙田嶺範圍的“沙田嶺隧道”及鄰近大圍的“大圍隧道”，隧道名稱反映其地理位置。另外，該三條隧道經過的郊野公園範圍大部份為獅子山郊野公園而非金山郊野公園。

(陳其興先生此時到達。)

13. 李子榮先生質疑地政總署測繪處如何於二零零七年十二月區議會休會期諮詢沙田區議會。另外，他並非打算更改青沙公路的名稱，只要求統一三條隧道的名稱。他希望部門盡快給予沙田區議會正式的回覆。

14. 沙田民政事務助理專員許國新先生表示，根據上次會議的討論，委員會要求更改三條隧道的名稱，而非更改“青沙公路”的名稱。何秀武先生作為青馬管制區委員會委員，亦在上次會議表示該會曾認為八號幹線宣傳不足問題。因此，無論是否更改隧道的名稱，有需要加強宣傳工作，讓市民及運輸業界了解該道路的名稱。

15. 武申源先生回應，道路的命名與道路經過的建築物(例如隧道)命名屬各自獨立的事。整條八號幹線命名為“青沙

公路”屬道路命名，由地政總署測繪處負責；而更改當中的隧道名稱則由地名訂正委員會負責。委員會通過的動議是要求將現時八號幹線的青沙公路管制區(長沙灣至大圍)之間路段改名為“金山隧道”，因此部門視為道路命名事宜。另外，他表示由沙田民政事務處在二零零八年一月十四日回覆青沙公路命名諮詢的文件，其中載有“Please be informed that the Chairman of STDC and concerned STDC members have been consulted and they have no comments on the proposed street name.”

16. 主席表示，席間沙田區議員對有關隧道命名毫不知情，未知是否由沙田民政事務處代為答覆。

17. 許國新先生表示現時手上並無該文件，不了解文件的詳情。根據武申源先生讀出的文件內容，當時諮詢的對象是區議會的成員而非武先生較早時說的區議會。在區議會休會期間，由民政處諮詢相關區議員，屬慣常做法。至於諮詢內容，是“青沙公路”的名稱，而非隧道的名稱。至於更改隧道名稱事宜，他建議部門或秘書處將委員會的建議轉交地名訂正委員會考慮。

討論事項

委員會會議日期

(文件 TT 65/2009)

18. 委員會通過文件所載的二零一零年委員會會議日期。

撥款申請

交通及運輸研究工作小組“沙田區道路交通安全研究報告”

撥款申請

(文件 TT 66/2009)

19. 委員會通過上述撥款申請，獲批款額為 130,000 元。

動議

李子榮先生提出有關機場巴士轉車服務的動議 (文件 TT 67/2009)

20. 李子榮先生表示，動議是因應沙田居民的意見提出，希望機場巴士於城門隧道轉車站加設轉車服務，以方便往返機場的沙田居民，此舉既可減少轉乘次數，又可提高 A41、A41P 及 E42 號巴士線的成本效益。他歡迎龍運巴士有限公司(龍運巴士)增加 A41P 號巴士線班次，並希望龍運巴士進一步加強機場巴士服務，包括在城門隧道轉車站加設轉車服務，以及為八達通付款的乘客提供轉乘優惠。另外，機場巴士乘客大多攜帶大型行李，希望巴士公司日後設計及管理該車站時加以考慮。運輸署在站頭管理及安全等方面亦應妥善安排。他表示，現時已有多條巴士線途經城門隧道轉車站，若該處設機場巴士轉車站，可方便沙田區內大部分居民。

21. 黃戊娣女士贊同進一步改善機場巴士服務，包括提供轉乘優惠。她稍後會提出有關巴士路線行走青沙公路的問題，希望青沙公路全面通車後，運輸署可安排 A41 及 A41P 等巴士線改經青沙公路。另外，城門隧道轉車站空間不足，加上人流甚高，未必能容納攜帶大型行李前往機場的乘客，她對李子榮議員的動議有保留。

22. 委員會副主席姚嘉俊先生詢問是否所有巴士線的乘客以八達通繳付車資便可在該轉車站免費轉乘機場巴士，他質疑是否合理。他建議運輸署及巴士公司按實際情況計算在城門隧道轉車站轉乘機場巴士的優惠，並非所有轉車情況都享有免費轉乘優惠。他建議修改動議為“研究於城門隧道轉車站或新城市廣場巴士站加設轉車服務車站”。他認為應交由運輸署專責人員研究在上述地點加設機場巴士轉車服務的可行性。

23. 容溟舟先生詢問龍運巴士各機場巴士線及東涌巴士“A”線及“E”線在地區上有否轉乘優惠。擁有機場巴士路線第二專營權的城巴有限公司(城巴)已為部分機場路線提供轉乘優惠，但九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)卻多次以九巴及龍運巴士屬兩間獨立公司為藉口，否決兩者之間的轉乘優惠計劃。他指出九巴車廂的八達通機器有龍運巴士的收費資料，兩者之間理應可實施八達通轉乘優惠。另外，除了城門隧道轉車站，新城市廣場巴士總站等亦覆蓋不少巴士路線，因此未必需要集中在城門隧道轉車站轉乘機場巴士。他指出，若運輸署安排 A41、A41P 及 E42 號路線改經八號幹線，上述動議的成效只會維持短短數月。他希望動議人仔細考慮其他委員的意見，共同為沙田居民謀福祉。

(莫錦貴先生此時到達。)

24. 運輸署高級運輸主任(馬鞍山)吳俊傑先生表示，城門隧道轉車站較為繁忙，加設機場巴士轉車站會有困難。若委員會通過有關在新城市廣場設機場巴士轉車站的動議，他會將動議轉交運輸署巴士發展科同事，以便與巴士公司跟進。

25. 潘國山先生支持原動議的理念。他表示在沙田市中心一帶設機場巴士轉車站，沙田西居民便不能受惠。他建議運輸署研究數個可行地點，以方便整個沙田區的居民，例如港鐵大圍站公共運輸交匯處。另外，他建議修改字眼，包括以“加設轉車設施”代替“加設車站”及改為“沙田各區市民”，最後一句則精簡為“同時給予“八達通”付車資的乘客享有轉車優惠”。

26. 何厚祥先生表示，一直以來，沙田居民對機場巴士服務需求甚殷，亦提出不少意見。八號幹線開通以來，運輸署及巴士公司未有安排公共巴士在該公路行走。沙田區議會及居民均希望善用交通設施，重新設計未來沙田區的機場巴士服務。他期望委員會日後可專題討論沙田區機場巴

士服務的整體發展。他對動議有所保留，並暫時選擇棄權。

27. 鄧永昌先生表示，原動議訊息明確，亦有可取之處。不過，他認為港鐵大圍站公共運輸交匯處較為合適，因現有的東鐵綫、馬鞍山綫及擬建的沙田至中環綫均設於大圍，而且該交匯處有足夠空間。

28. 李錦明先生表示對有關動議有保留。他擔心若沙田區機場巴士服務提供轉乘優惠後，運輸署及巴士公司便藉詞不再為沙田開辦新巴士路線。他會選擇棄權。

29. 主席建議交由委員會轄下的交通及運輸研究工作小組跟進有關議題。

30. 陳盧燕冰女士贊同鄧永昌先生的意見，認為港鐵大圍站公共運輸交匯處地方寬闊，可一併研究在該處加設機場巴士轉車站。

31. 九巴經理(車務)馮兆雄先生回應指，沙田區的機場巴士線現時並沒有與九巴本區的路線有任何轉乘優惠。

32. 李子榮先生接納其他委員的意見，修改動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求機場巴士 A41、A41P 及 E42 號路線，研究於城門隧道轉車站、新城市廣場巴士總站，及大圍港鐵站交通交匯處加設轉車服務，方便沙田各區市民往返機場，同時給予“八達通”付車資的乘客享有轉車優惠。”

湯寶珍女士和議。

33. 委員會以 11 票贊成、0 票反對及 12 票棄權通過上述經修改的動議。

(莫錦貴先生此時離席。)

提問

黃戊娣女士就巴士行走青沙公路的提問 (文件 TT 68/2009)

34. 黃戊娣女士表示運輸署已計劃在昂船洲大橋啓用後，安排機場巴士 A10、A11、A12 及 A22 號線由現時途經荔灣交匯處至青衣西北交匯處路段改行八號幹線(昂船洲大橋路段)，但未有打算安排 A41、A41P 及 E42 號線改行八號幹線，她詢問原因何在。她要求運輸署分別提供 A41、A41P 及 E42 號線行走原有路線及改行八號幹線的行車里數及時間。

35. 陳敏娟女士詢問運輸署及巴士公司商討有關問題的進展如何。運輸署的書面回覆指相關巴士改行八號幹線後，部分路線可能因改道而增加行車里數及行車時間。她詢問巴士公司有否安排巴士線行走八號幹線的計劃。

36. 楊倩紅女士表示，現時私家車使用八號幹線須繳交八元隧道費，城門隧道則收取五元，但兩者行車時間相若。因此她建議部門考慮調低八號幹線的隧道費，以鼓勵更多汽車使用。

37. 吳俊傑先生回應表示，A10、A11、A12 及 A22 號機場巴士線分別由鴨脷洲、北角碼頭、小西灣及藍田開往機場，行駛路線與沙田區機場巴士路線分別頗大。在昂船洲大橋啓用後，A10、A11、A12 及 A22 號線改經西九龍公路，然後上昂船洲大橋經南灣隧道往青馬大橋，行車里數及行車時間與原本路線差別不大。因此巴士公司沒有反對新安排。A41、A41P 及 E42 號機場巴士線現時行經城門隧道，當中 A41 及 A41P 號線行經青衣北岸公路，而 E42 號線行經青衣西路，再前往青衣西北交匯處。如有關路線改經青沙公路，巴士須繞經荔灣交匯處再上昂船洲大橋，才到達青馬大橋，路線比較迂迴。運輸署與巴士公司商討後認為

未能明顯地節省行車里數及行車時間，故此，暫無計劃改動有關巴士路線。現時昂船洲大橋尚未落成，運輸署會與巴士公司保持溝通，在昂船洲大橋啓用時，雙方會檢討及研究進一步的發展。

38. 運輸署高級運輸主任(隧道及青馬事務組)謝建煌先生回應表示，當局制定政府隧道使用費的時候，須考慮一籃子的因素，當中包括市民的負擔能力、隧道交通情況、保養及營運開支等。城門隧道的收費在多年前釐定，而青沙管制區在 2008 年 3 月建成及投入服務，但收費水平維持於獅子山隧道九十年代制定的 8 元水平，因此並沒有下調空間。

楊倩紅女士就巴士安全裝備的提問

(文件 TT 69/2009)

39. 楊倩紅女士表示，二零零八年巴士冒煙及失火事故合共 60 宗。運輸署的書面回覆提及，直至今年六月底止，已有超過 2 100 輛專營巴士裝置可供擊碎車窗玻璃的鎚子。據她搜集的資料，全港巴士共有 5 541 輛，即在 5 541 輛正使用的巴士當中，只有 2 100 輛裝置了救生錘。她詢問是否大部分巴士的車齡達十年或以上。她搜集的資料顯示，大部分巴士的營運車齡甚至達 17 年以上。專家一般認為十年車齡的巴士已屬老化。她詢問運輸署如何監管兩巴的安全裝置，希望運輸署盡快要求所有雙層巴士在上層加裝救生錘，以及考慮加設自動泡沫滅火系統。她稍後會提出動議。

40. 李錦明先生詢問二零零九年巴士冒煙及失火事故數字、外地巴士有否滅火設備，以及發生事故後巴士公司如何處理。

41. 運輸署高級運輸主任(沙田)李永華先生回應表示，現時巴士車身的主要物料是符合英國防燃物料標準，並需要有足夠的出入口，包括緊急出口，以供緊急疏散之用，另

須裝有滅火器。雖然現行法例未有規定在設有緊急出口的巴士車廂內，車窗旁需安裝可供擊碎車窗玻璃的鎚子，但巴士公司表示新購巴士均配備救生錘。另外，巴士公司會定期檢查及維修巴士，運輸署亦會進行突擊檢查，確保巴士安全。雖然現時偶有巴士冒煙及失火事故，但數目維持在較低水平。巴士公司亦針對緊急事故的應變安排培訓工作人員。運輸署及巴士公司會持續不斷合作。至於二零零九年巴士冒煙及失火事故數字，以及海外標準的資料，可於會後向李錦明先生提供。

42. 楊倩紅女士提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署及各巴士公司以市民安全為重，盡快為全港專營巴士配備包括救生鎚及自動滅火裝置等有效保障設施，並加強檢查及維修十年車齡以上巴士，減少意外事故發生時，對乘客造成之危害。”

潘國山先生和議。

43. 委員會以 28 票贊成、0 票反對及 0 票棄權通過上述經修改的動議。

(梁志偉先生此時到達。)

姚嘉俊先生就行車隧道增設八達通繳費服務的提問

(文件 TT 70/2009)

44. 主席歡迎運輸署高級運輸主任(隧道及青馬事務組)謝建煌先生、信佳集團管理有限公司高級隧道經理余伯明先生及越運亨(香港)有限公司副總經理岑祐德先生出席會議，回答委員提問。

45. 姚嘉俊先生表示，八達通卡已成為香港市民生活的一部分，各種不同交通工具都可使用八達通卡繳費。十多年

來，八達通卡的應用層面愈來愈廣。委員會主席曾於二零零六年詢問運輸署除了快易通繳費服務外，可否引入其他的繳費模式。現時仍有不少駕駛者以現金支付隧道費。他於二零零七年再動議要求運輸署盡快與八達通卡有限公司(八達通公司)及相關隧道公司商討及實施行車隧道八達通收費系統，方便駕駛者。運輸署於二零零六年及二零零七年的回覆均表示會繼續研究，至今已有三年，但運輸署仍表示會研究新的自動隧道收費系統，以及與八達通公司商討在隧道採用八達通收費的可行性。運輸署多年來對沙田區議會的答覆同出一徹，完全漠視沙田區議會、地區人士及駕駛者的訴求。他本人及公民力量均感到極度失望及不滿。現時繁忙時間隧道繳費處出現奇怪現象，以現金繳付所需輪候的時間較快易通更短。八達通繳費服務可進一步方便駕駛者，他詢問運輸署有否與隧道公司及八達通公司商討及跟進，進展如何。如沒有跟進，原因何在。八達通公司及各隧道公司均表示願意配合，為何運輸署沒有任何進展。他稍後會提出臨時動議。

46. 主席指出，八達通公司在書面回覆中表示曾向運輸署提出具體建議及可行方案，並表示樂意與隧道公司及運輸署繼續商討，但未有派代表出席是次會議。他於會前曾向信佳集團管理有限公司(獅子山隧道管理公司)承諾在委員會會議跟進行車隧道增設八達通繳費服務事宜。他詢問這三年內運輸署與八達通公司的溝通模式，為何一直沒有任何進展，以八達通卡繳費是否存在困難。

47. 何厚祥先生表示在議會外，議員亦多次以不同方式向有關當局轉達沙田居民及乘客的訴求。運輸署三年來未有積極跟進，只以官樣文章回覆沙田區議會。運輸當局對於引入競爭，以提高服務質素反應消極；隧道公司的回應則是積極正面，他詢問引入八達通繳費服務是否遇到任何障礙、八達通公司所提出的具體方案及運輸署的回應。委員並非要求以八達通卡全面取代現有繳費設施，而是希望引入多一項選擇。他希望運輸署不要一再拖延，並詢問謝建煌先生的回應是個人意見還是運輸署的意見。

48. 黃戊娣女士表示，八達通卡易於使用，而且不用繳交行政費。相反，快易通須繳交三十多元的行政費。她詢問在行車隧道裝設八達通繳費服務是否須經隧道公司同意。另外，引入八達通服務對快易通有何影響，會否豁免繳交行政費。她質疑運輸署一再拖延是爲了維護快易通有限公司的利益。

49. 陳盧燕冰女士表示，以八達通卡繳費快捷方便，亦可減少人手，但數年來沒有任何進展，運輸署一直以與八達通公司溝通爲藉口。

50. 謝建煌先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署與八達通公司一直保持聯絡。八達通公司曾提出兩個方案，其一是停車拍卡方式，運輸署已表示不會支持，因爲拍卡繳費與現金繳費分別不大，沒有明顯的成本效益。八達通卡運作上亦有問題，例如不小心丟下八達通卡或餘額不足等。另一方案則類似快易通繳費的自動收費模式。運輸署樂意考慮任何由八達通公司提出的建議；
- (b) 有關事宜涉及八達通的科技發展，八達通卡的知識產權由八達通公司擁有，必須經八達通公司提交方案給運輸署考慮。運輸署相對上處於被動位置；
- (c) 大老山隧道的營運由獨立管理公司負責，該隧道是否加設八達通繳費服務須交由大老山隧道有限公司決定；
- (d) 他代表運輸署回應問題但不能代表快易通有限公司回答有關快易通收費的問題。

51. 姚嘉俊先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會對運輸署未有積極跟進及推動八達通系統應用於隧道繳費上，漠視區議會、社會人士及駕駛者的訴求，表示十分失望及不滿。

本會強烈要求有關當局研究其他快捷簡便的隧道繳費模式，積極推動及落實行車隧道增設八達通繳費服務。”

葛珮帆博士和議。

52. 委員會以 24 票贊成、0 票反對及 0 票棄權通過上述經修改的動議。

53. 主席表示，運輸署負責執行政府政策，建議邀請運輸及房屋局代表出席下次會議，討論上述政策問題。

(林松茵女士及林康華先生此時離席。)

湯寶珍女士就九龍南綫通車對東鐵綫乘客的影響的提問
(文件 TT 71/2009)

54. 主席歡迎香港鐵路有限公司(港鐵)公共關係經理-對外事務陳立恩先生及公共關係主任-對外事務蔡玉蓮小姐出席會議，回答委員提問。

55. 湯寶珍女士表示，不少居民向她反映，指九龍南綫於二零零九年八月十六日通車後帶來不便，有居民認為新界東變成“大輸家”。自九龍南綫通車後，在紅磡站轉乘西鐵綫往尖東站的候車時間達 5 至 12 分鐘，但紅磡站與尖東站只是一站之隔，車程也只是一分零五十秒。東鐵綫列車有 12 卡車廂，西鐵綫只有七卡車廂，兩綫的車廂數目及車廂位置亦不對等，急忙轉車時會造成混亂。此外，紅磡站未裝有幕門，乘客趕往對面月台轉乘西鐵綫列車容易發生意外。在新安排下，東鐵沿綫居民須多次轉車方可到達香港島。另外，港鐵未有回應提問(a)至(d)項。對於提問(e)

項詢問為何港鐵在九龍南綫開通前並無諮詢有關的區議會，她所指的不單是沙田，還包括北區及大埔區區議會。港鐵書面回覆指該公司於本年二月十八日邀請各沙田區議員及委員出席九龍南綫工程簡介會。她詢問當日的出席人數，並表示活動後港鐵未有向沙田區議會提交資料文件。港鐵又指當時各議員已了解紅磡站會成為兩綫的總站，她表示了解並不等於同意。

56. 李子榮先生不滿港鐵的書面回覆。他表示現時有很多居民埋怨港鐵將“尖東歸西”，犧牲了東鐵綫乘客。他強調無意冒犯西鐵綫的乘客，但對港鐵置東鐵綫乘客的利益不顧，表達強烈不滿。他詢問港鐵如何補償該批乘客在時間上的損失，例如會否提供免費轉乘。港鐵估計有多少乘客回流九龍塘站轉車往尖沙咀或在紅磡站轉乘隧巴，以代替東鐵綫轉荃灣綫過海，又或轉乘其他交通工具往尖東及過海。另外，港鐵可否提供本年二月十八日九龍南綫工程簡介會的會議記錄，供全體區議員及委員參考，以及簡介會上是否有討論票價問題。他表示尖沙咀及尖東一帶是十分重要的商業地帶，商業價值較紅磡為高，為何港鐵要將代價轉嫁給穿梭中港的商人。新界西已有多條點對點的巴士線前往尖東及香港島一帶，但新界東卻缺少直接巴士服務，特別是北區及大埔區，十分依賴鐵路。他希望港鐵顧及新界東居民，回復東鐵綫以尖東為總站。

57. 容溟舟先生綜合意見如下：

- a) 九龍南綫通車當日的請願亦提出有關的訴求。他對港鐵以本年二月十八日的九龍南綫工程簡介會作為諮詢區議會，表示遺憾。雖然區議員是民意代表，但港鐵應親自向受影響的居民及乘客交代，為何港鐵改動轉車安排前，未有通知所有受影響的居民。尖東站改為西鐵車站會直接影響首班車及尾班車的時間，原先由尖東站前往羅湖或落馬洲的首班列車開出時間為五時二十八分，但尖東站改為西鐵綫車站後，首班列車開出時間延遲至六時零四分。羅湖站尾班列車開出時間為零

時三十分，但紅磡站前往屯門站的最後一班西鐵列車卻在零時零八分開出，港鐵完全忽視趕乘首尾班車的乘客需要。田北辰先生曾表示尖東站有時值優勢，因此推出時值票價。

- b) 尖東站改為屬西鐵綫後，未有調低票價，而且往南昌站的路線較遠，但車費卻較柯士甸站便宜，引起傳媒廣泛報導。東鐵綫列車及西鐵綫列車無論是構造、訊號系統、車廂數目及候車時間均完全不同。東鐵綫乘客到達紅磡站後經常因對面月台未有西鐵綫列車，而要跑經大堂趕往另一邊月台轉車往尖東，造成不必要的混亂。兩綫班次並非一對一，港鐵如何盡量讓兩綫列車同時停靠同一月台。
- c) 港鐵對於安排穿梭列車往返紅磡站及尖東站，以解決西鐵綫延長服務時間的建議，其回覆卻表示需要預留足夠的維修及檢查時間，若安排穿梭列車往返紅磡站及尖東站，將進一步縮短列車維修時間。他指出東鐵綫的營運時間較西鐵綫長，為何西鐵綫未能作出有關安排。他認為港鐵輕視區議會的意見，希望港鐵就有關議題提交詳盡的文件，作深入討論。

(陳國添先生及唐學良先生此時離席。)

58. 港鐵公共關係主任-對外事務蔡玉蓮小姐的回應綜合如下：

- (a) 九龍南綫在本年八月十六日正式通車後，紅磡站成為東鐵綫和西鐵綫的終站，整體來說，乘客穿梭港九新界更為方便。九龍南綫項目是經過多年的規劃，考慮多個方案後才訂定現時的安排，此安排可為最多的乘客提供最佳的服務。根據政府的《鐵路發展策略 2000》的藍圖，西鐵綫會延伸至九龍的中心地帶，與東鐵綫連接起來，而紅磡會發展為交通樞紐，成為兩綫的接駁點。長遠而言，在沙中綫落成後，東鐵綫會由紅磡

伸延過海，紅磡站將成為東鐵綫和沙中綫的轉車站，為東鐵綫的乘客帶來長遠利益。港鐵明白新綫開通後，乘客需要時間適應。九龍南綫通車已超過三星期，至今運作大致暢順。根據觀察，乘客已慢慢適應新的轉車安排。西鐵綫的列車有七卡車廂，配合該綫的乘客量。現時西鐵綫列車的車廂數目足以應付由東鐵綫轉乘的乘客量。港鐵會繼續密切留意情況，視乎需要作出合適安排；

- (b) 在繁忙時間，東鐵綫及西鐵綫的列車班次較為頻密，乘客在紅磡站下車後一般可即時轉乘另一綫列車，或只需稍候片刻。有關的轉車安排與現時港鐵網絡內其他轉車站相同，例如太子站、旺角站及金鐘站；
- (c) 港鐵於本年二月十八日曾邀請各沙田區議員及委員會委員，出席九龍南綫工程簡介會及實地視察當時興建中的柯士甸站。港鐵代表在簡介會上，向各議員介紹九龍南綫工程的最新進展，並講解這條延綫落成後的營運事宜，當中包括紅磡站會成為東鐵綫和西鐵綫的終點站，以及日後的轉車安排。會上港鐵代表亦指出，為配合沙中綫的規劃，日後馬鞍山綫會由大圍站經東九龍延伸至紅磡並連接西鐵綫，而東鐵綫會經由紅磡伸延過海，這亦是東鐵沿綫居民及議會爭取已久的項目。港鐵亦於其後發信感謝議員對紅磡站轉車安排的關注及提出寶貴意見，並於信中表示盡量在車務上作出配合，使運作更加暢順；以及
- (d) 港鐵一向十分重視區議會的意見，亦感謝議員提供寶貴意見，以便進一步改善服務。七月十日，港鐵向立法會交通事務委員會提交有關九龍南綫工程進展及票價的文件，亦於同日向委員會發出該文件，以供參考。

59. 港鐵公共關係經理-對外事務陳立恩先生回應表示，政府與鐵路公司早於《鐵路發展策略 2000》已一同制定九

龍南綫的規劃。當時提出紅磡會發展為交通樞紐，成為東鐵綫及西鐵綫的交匯點。長遠而言，根據沙中綫的方案，東鐵綫會由紅磡伸延過海。到目前為止，議員可能未體會到紅磡站作為交通樞紐的優勢，當沙中綫落成後，紅磡站將成為東鐵綫和沙中綫的轉車站，為東鐵綫的乘客帶來長遠利益，當中涉及策略性發展。此外，列車的車廂數目屬需求問題。新綫開通後，乘客絕對需要時間適應。港鐵明白過去數年東鐵綫總站由紅磡延伸至尖東，現在回復紅磡為終點站，乘客特別需要時間去適應。他希望委員明白，港鐵是為全港所有市民及乘客服務，並相信日後沙中綫落成後，沙田居民定會領會紅磡總站的優勢。

60. 湯寶珍女士提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求香港鐵路有限公司維持尖東站為東鐵綫的終站，方便市民。”

李子榮先生和議。

61. 委員會以 12 票贊成、0 票反對及 11 票棄權通過上述經修改的動議。

(韋國洪先生、彭長緯先生、李錦明先生及黃嘉榮先生此時離席。)

鄭楚光先生就改善道路交通安全的提問

(文件 TT 72/2009)

62. 主席歡迎運輸署總運輸主任/駕駛事務阮康誠先生、高級行政主任/駕駛考試梁尚義先生及高級考牌主任梁永順先生出席會議，回答委員提問。

63. 鄭楚光先生首先感謝運輸署總運輸主任/駕駛事務阮康誠先生出席會議。他表示

a) 同意駕駛教師必須通過考試。過往駕駛教師分為

七類，在二零零零年修例後，將七類歸納為三組，私家車及輕型貨車屬第一組；小巴及大巴客運車為第二組；中型及重型貨櫃車則屬第三組，但當時未有要求駕駛教師重新考試，很多交通意外亦由此而生。運輸署在書面回覆中提及，根據運輸署的交通意外記錄，交通意外的成因多與駕駛者的行為及態度有關，他亦認同運輸署的說法，但認為初學者由資歷較深及經驗豐富的駕駛教師教授，相對於只有三年駕駛經驗的駕駛教師，效果定會較佳。

- b) 早在二零零四年，已有議員提出駕駛教師執照三組合為一組，以提升駕駛教師水準，但在第一輪諮詢後便停步。運輸署在本年五月二十二日將文件提交立法會討論，有兩位立法會議員提及發牌數量減半及駕駛教師執照三組合為一組的建議。當時運輸署未有回答有關問題，並表示會留待下次會議討論。其後，運輸署表示會就駕駛教師執照三組合為一組的建議於二零一零年三月提交立法會討論。他詢問為何運輸署不留待與立法會討論有關議題後，才安排發牌事宜，而倉卒於二零零九年七月十七日按法例規定，在報章刊登公告，邀請合資格人士申請私人駕駛教師執照。另外，在新安排下，的士牌只需要考取筆試。他稍後會提出臨時動議。

64. 李子榮先生認同鄭楚光先生的意見，認為中型車的駕駛教師必須擁有足夠資歷及經驗，不可讓輕型車教師兼教。香港的路面常有突發事情發生，駕駛教師對學生的教授十分重要，會直接影響駕駛者的態度。他希望運輸署認真考慮委員的意見，謹慎處理香港的駕駛執照考試制度，提高駕駛教師的資歷。他詢問“強制修習駕駛改進課程”的上課形式，是否只設課堂教授，會否安排路面測試，以及該課程的成效如何。每次發生嚴重的交通意外後，運輸署有否研究意外背後的成因，可否向外公布原因，以減少同類型意外的發生，例如在網上發放有關資料。另外，申請

私人駕駛教師執照的申請表共有十張紙，而運輸署收到約 33 000 份申請，他認為申請方法並不環保。

65. 姚嘉俊先生表示，運輸署回覆指“運輸署亦透過駕駛教師考試，以筆試及路試形式考核私人駕駛教師執照申請人的駕駛技術”。他認為一般駕駛者都通過筆試及路試，但對汽車的零件及其他常識認識不足，運輸署應考慮加強這方面的培訓，有效減少意外事故的發生。

66. 運輸署總運輸主任/駕駛事務阮康誠先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署在一九九九年至二零零一年曾檢討駕駛訓練政策，當時署方已諮詢駕駛工會及立法會。運輸署在一九九九年十一月向立法會提交諮詢文件，當時通過同一組的私人教師執照可教授其他類別車輛，運輸署隨後為駕駛教師安排講座。完成諮詢後，運輸署分兩個階段立法，第一階段是在二零零零年將七類私人教師歸納為三組。第一組包括供初學者駕駛的私家車及輕型貨車；第二組包括接載大量乘客的小巴及巴士；第三組則是接載貨物的中型貨車、重型貨車及掛接車輛。二零零一年的第二階段立法則針對有關發牌機制；
- (b) 由二零零二年開始，運輸署每兩年定期檢討私人駕駛執照的數目。運輸署於二零零六年二月二十四日出席立法會會議，當時立法會要求運輸署在檢討私人駕駛執照數目時一併研究三組合為一組的方案。運輸署在二零零六年檢討私人駕駛執照的數目時，亦有一併檢討三組合為一組的建議，並在二零零七年初諮詢業界對建議的意見。當時業界贊成維持現時的方案。到了二零零九年五月，運輸署就二零零八年檢討私人駕駛執照的數目再次出席立法會會議，有立法會議員詢問可否有系統地發出私人駕駛教師執照；

- (c) 運輸署相信如駕駛者在考試時可駕馭輕型貨車，應同樣具備足夠技術駕駛 5.5 噸貨車。為提升道路安全，尤其是剛取得駕駛執照人士，運輸署在二零零九年二月將“暫准駕駛執照計劃”伸延至私家車及輕型貨車；
 - (d) 現時的士駕駛執照筆試分為三部分，包括道路使用者守則、的士則例及地方試題。由於駕駛的士所需技術與駕駛私家車相若，因此筆試形式已經足夠；
 - (e) 運輸署認為駕駛者的行為及態度十分重要，因此在二零零九年二月推出兩項措施，包括“強制修習駕駛改進課程”及將“暫准駕駛執照計劃”伸延至私家車及輕型貨車。“駕駛改進課程”的課堂時數最少七小時，以課堂形式教授，包括觀看錄影帶，以加深記憶。在考慮增加其他類型的課程時，運輸署必須平衡效益及成本效益；
 - (f) 運輸署設有專責組別負責道路交通安全。該組別致力推行宣傳工作，例如重點宣傳醉酒駕駛的禍害，務求造到“路上零意外”；
 - (g) 運輸署會檢討私人駕駛教師執照的申請方式，研究將來申請者利用互聯網提交申請的可行性。環保是社會關注的問題，運輸署會盡量作出平衡；
 - (h) 運輸署會在私人駕駛教師考試內加入汽車器械的知識；以及
 - (i) 運輸署已定期在網上發放由警方搜集所得的意外成因統計資料供公眾參考。
67. 鄭楚光先生表示，由於涉及自身利益，駕駛教師工會絕不會反對三個組別的安排。運輸署作為政府政策部門，應肩負把關責任，他提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會，要求運輸署應顧及全港道路使用者生命的安全，盡快全面檢討現時的駕駛考試制度，並於 2010 年 3 月連同駕駛教師執照三組合而為一組的建議，一併提交立法會討論，使香港道路交通安全得以提升，市民生命有保障。”

姚嘉俊先生和議。

68. 委員會以 23 票贊成、0 票反對及 0 票棄權通過上述經修改的動議。

(梁志堅先生及楊文銳先生此時離席。)

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 73/2009)

69. 委員知悉運輸署進度報告內容。

工作小組報告

(文件 TT 74/2009)

70. 主席表示，秘書處於會前收到關注興建沙中綫及顯徑站工作小組有四位成員退出的通知。他與召集人同意在加入工作小組的申請名單中，按“申請加入的先後次序”及“交通及運輸委員會委員優先”兩項準則，安排四位議員/委員填補工作小組成員空缺。會議桌上放有修訂版成員名單。委員會通過上述工作小組的更新成員名單。

71. 委員知悉道路交通安全工作小組及交通及運輸研究工作小組的會議記錄，並通過交通及運輸研究工作小組的更新成員名單、關注興建沙中綫及顯徑站工作小組的更新成員名單及職權範圍修訂建議。

資料文件

路政署工程進度報告

(文件 TT 75/2009)

沙田區公共房屋及私人機構參建居屋計劃屋苑人口

(文件 TT 76/2009)

沙田市中心交通違例檢控數字

(文件 TT 77/2009)

72. 委員會知悉上述三份資料文件。

(何秀武先生此時離席。)

下次會議日期

73. 主席宣布，下次會議定於二零零九年十一月三日(星期二)下午二時三十分於沙田區議會會議室舉行。

74. 會議於下午五時三十六分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零零九年十月