

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零零九年度第六次會議記錄

會議日期：二零零九年十一月三日(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

<u>出席者</u>	<u>職銜</u>
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
陳國添先生,MH	區議會議員
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	“
羅光強先生	“
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	“
盧偉國博士,BBS,MH,JP	“
莫錦貴先生,BBS	“
龐愛蘭女士	“
潘國山先生	“

應邀出席者

梁偉雄先生
梁慧敏女士
陳維中先生
施穎琦小姐
陳偉強先生
林惠敏小姐

余伯明先生
岑祐德先生
蔡玉蓮小姐

職銜

運輸署總運輸主任(隧道及青馬事務組)
路政署工程師/工程組
環境局助理秘書長(能源)1
嘉科工程顧問有限公司工程師
快易通有限公司會計及行政部主管
快易通有限公司
高級市務主任—公關及企業傳訊
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
公共關係主任—對外事務

未克出席者

彭長緯先生, BBS, JP
陳廬燕冰女士, MH
蔣德明先生

職銜

區議會副主席(已有請假)
區議會議員 “
增選委員 “

負責人

副主席姚嘉俊先生表示，主席楊祥利先生因出席地質公園開幕典禮，稍後才能出席會議，故此期間他暫時代為主持會議。他歡迎新巴及城巴有限公司助理公眾事務主任鍾佩怡小姐出席會議。

委員請假事宜

2. 副主席表示秘書處收到以下委員的書面請假申請：

彭長緯先生	出席深圳政協會議
陳廬燕冰女士	身體不適
蔣德明先生	另有工作

3. 委員會通過上述委員的請假申請。

(梁志偉先生此時到達。)

通過二零零九年九月八日會議記錄

4. 秘書處發現上次會議未有處理委員蕭顯航先生的請假申請。秘書處就出席名單及第 5 段提出以下修訂建議：

修訂一：

出席名單由：

蕭顯航先生 區議會議員 (未有請假)

修訂為：

蕭顯航先生 區議會議員 (已有請假)

修訂二：

第 5 段由：

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

修訂為：

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
<u>蕭顯航先生</u>	<u>因事離港</u>

5. 委員會通過修訂後的會議記錄。

選舉增選委員

(文件 TT 78/2009)

6. 副主席表示交通及運輸委員會已於二零零九年九月八日的會議上通過在是次會議補選一名增選委員，以代替退出的陳榮新先生。截至現時為止，委員會祇收到由鄭楚光先生提名黃冰芬女士擔任本委員會增選委員的申請。由於沒有其他即席提名，現宣布增選委員的提名結束。由於只有一名候選人，宣布黃冰芬女士當選為本委員會的增選委員，並會推薦給沙田區議會於十一月二十六日的會議上考慮及通過。

7. 委員一致通過向區議會推薦委任黃冰芬女士為委員會的增選委員。

(陳其興先生、陳敏娟女士、羅光強先生、梁永雄先生、莫錦貴先生、葛珮帆博士及蔡亞仲先生此時到達。)

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 79/2009)

8. 副主席歡迎運輸署總運輸主任(隧道及青馬事務組)梁偉雄先生出席會議，回應有關“行車隧道增設八達通繳費服務”的動議。

9. 李子榮先生的意見綜合如下：

(a) 對於運輸署在文件的回覆中未有積極執行委員會提出的動議，表示不滿及遺憾；

(b) 有關現時八號幹線青沙公路管制區介乎長沙灣至大圍之間三條隧道統一名稱為“金山隧道”的動議，他

不同意運輸署的回覆，並表示現時並非所有隧道都以地理位置命名，例如“香港仔隧道”亦不是全程位於香港仔。統一沙田嶺段、尖山段及大圍段為“金山隧道”會更為清晰。他又指運輸署只按慣常做法行事，態度僵化守舊，缺乏新思維；

- (c) 不滿意運輸署就機場巴士於城門隧道增設轉車站的回覆。由於城門隧道有多條巴士線供市民選擇，例如禾輦邨居民可於城門隧道轉乘48X號巴士線直達禾輦邨，因此機場巴士於城門隧道增設轉車站是有價值的；以及
- (d) 就維持尖東站為東鐵綫終站的動議，他表示很多市民希望維持尖東站為東鐵綫終站，希望運輸署重新考慮，並向運輸及房屋局轉達有關訴求。

10. 鄭楚光先生表示對運輸署就檢討駕駛考試制度及駕駛教師執照動議的回覆，感到失望。他指出涉及新牌司機的意外佔嚴重交通意外的一半。據他了解，運輸署會於明年三月向立法會提交有關檢討私人駕駛教師執照的分組方式研究結果，但運輸署竟於本年十月在未完成檢討的情況下，根據二零零零年的考試方式推出三百多個駕駛教師執照。他希望運輸署於明年三月向立法會提交的研究可徹底作出檢討，確保道路交通安全。

11. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 不能接受運輸署指增設八達通停車繳費模式不值得考慮。他表示行車隧道增設八達通繳費服務可給予駕駛人士更多選擇；以及
- (b) 支持運輸署以地理位置分別為三條位於八號幹線沙田區內的隧道命名。他認為不應以一個名稱涵蓋整個路段，三條隧道分別命名會更為清晰，一旦發生意外，可清楚正確指出意外所屬路段。他認為更改該三

條隧道名稱既不合理，亦沒有需要。

12. 梁偉雄先生對行車隧道增設八達通繳費服務的回應綜合如下：

(a) 運輸署對於引入可改善隧道交通情況的新自動收費系統，一直持開放態度；

(b) 在這兩三年間，運輸署曾就以下三個方案，與八達通卡有限公司(八達通公司)商討，在行車隧道引進八達通繳費服務：

(i) 只於隧道收費亭增設讀卡機，供駕駛者繳費。；

(ii) 於隧道設八達通專用通道，加裝車輛識別系統，但駕駛人士仍需停車拍卡，方可完成交易；以及

(iii) 全自動化收費模式，駕駛人士不用停車，由系統從放於車內特定儀器上的八達通卡扣除隧道費。

(c) 方案(ii)及(iii)由八達通公司於二零零六年八月十七日去信沙田區議會交通及運輸委員會提出。由於方案(i)及(ii)對交通流量未必有裨益，故運輸署與八達通公司主要會就方案(iii)進行跟進商討。但由於八達通卡是八達通公司的專利，運輸署在商討上較為被動，須待八達通公司提供進一步的研究結果詳情，運輸署才可以進一步考慮。在會議前夕，署方收到八達通公司的回覆，指上述第(ii)及(iii)項的方案皆可行。八達通公司邀請運輸署提供技術要求，讓公司詳細研究計劃。

13. 副主席表示上述第(ii)及(iii)項的方案已在兩三年前提出，現時運輸署只表示八達通公司會落實研究。由於研究需時，他建議先於隧道試行八達通拍卡繳費的模式。

14. 何厚祥先生建議運輸署於下次會議提交行車隧道增設八達通繳費服務的時間表。

15. 梁偉雄先生重申運輸署的角色較為被動，要八達通公司對方案有較詳細的研發資料時，才可更清楚有關的進展。

16. 副主席要求運輸署有新進展時，再向委員會匯報。

(陳業文先生、劉偉倫先生、梁家輝先生及盧偉國博士此時到達。)

討論事項

橫跨沙田牛皮沙街及廣善街交界處附近明渠的新建行人路諮詢文件

(文件 TT 80/2009)

17. 副主席歡迎路政署工程師/工程部梁慧敏女士及嘉科工程顧問有限公司工程師施穎琦小姐出席是次會議，介紹有關沙田牛皮沙街及廣善街交界處附近明渠新建行人路的諮詢文件。

18. 梁慧敏女士提出修訂文件內容，指第 3 段工程範圍由“興建一條長約 20 米，闊 2.5 米毗連的行人路”，修訂為“興建一條長約 30 米，闊 2.5 米毗連的行人路”。

19. 施穎琦小姐簡介文件內容。

20. 陳敏娟女士支持路政署提出有關計劃。她展示一張工程位置的照片，並指該位置的轉彎位曾發生意外，而且行人路較窄，只有約兩尺闊，加上前後有單車徑，有需要擴闊現有行人路。小瀝源和廣源邨的居民前往愉翠苑和沙田第一城，亦須途經該行人路，她希望當局同時考慮擴闊現有行人路。

21. 梁慧敏女士回應綜合如下：

- (a) 此項計劃雖為小型工程，但複雜程度等同大型工程。由於擬建的行人路須橫跨明渠，路政署一直與渠務署保持緊密聯繫，以免影響明渠的排水功能；
- (b) 工程位置附近有一棵古樹，因此須與康樂及文化事務署保持緊密聯繫，在設計上曾作出改動保護古樹，並在施工合約加上相關條款；
- (c) 此項工程設計上有一定困難，一般小型工程無須刊憲，但這工程須取得委員會支持，以進行刊憲；以及
- (d) 由於興建新行人路的計劃是由運輸署委託路政署進行，因此路政署會將擴闊現有行人路的建議轉交運輸署考慮。

22. 鄭楚光先生多謝路政署提出新建行人路的建議，希望能盡快完成有關工程，並詢問路政署如同時擴闊現有行人路，需要多少時間。他不認同這項計劃屬於大型工程。

23. 運輸署高級工程師(沙田)張日華先生回應，現時建議施工的位置沒有行人路，而該處又連接一行山徑，故興建新行人路有分流作用，可紓緩現有行人路的流量。由於興建新行人路的計劃已進入建築階段，待工程完成後，再評估成效，才考慮擴闊現有行人路。

24. 陳敏娟女士認同現時興建新行人路計劃不能再拖延，但不同意待工程完成後，才考慮擴闊現有行人路。她表示早上有不少居民及行山人士經該行人路前往愉翠苑和沙田第一城，有需要擴闊現有行人路。興建新行人路的工程明年八月才完成，屆時才考慮擴闊現有行人路實欠缺效率。運輸署應盡快派員視察，研究有關建議。

25. 副主席表示興建新行人路的計劃不應再拖延，但運輸署亦應到現有行人路進行實地視察，建議運輸署會後與副主席、陳敏娟女士和鄭楚光先生跟進。

26. 蔡亞仲先生同意興建新行人路計劃不應再拖延。他又建議運輸署及路政署將天橋兩邊的單車徑連接，並考慮將現有行人路擴闊至行人路旁的垃圾池。

27. 委員一致通過路政署提交的建議。

(湯寶珍女士及余倩雯女士此時到達。)

動議

鄧永昌先生提出有關改善美田邨公共交通不足的動議
(文件 TT 81/2009)

28. 鄧永昌先生表示自美田邨入伙以來，交通配套一直不足。該區只有小巴往港鐵站，前往其他目的地須多番轉乘，既欠缺效率，又浪費金錢和時間。老幼傷殘人士更要步行五至十分鐘才到達巴士站。運輸署必須正視該區的交通問題，提供完善的交通配套。

29. 潘國山先生認為應善用現有資源，例如 80 號巴士線在早上時段，於田心村已滿座；而 81S 和 305 號巴士線則應全日行駛，以滿足居民需要。

30. 楊倩紅女士表示原則上支持動議，但 E42 號巴士線現時已途經美林邨，如延長路線至美松苑和美田邨，行車時間會增加。她建議運輸署考慮於顯徑邨加開巴士線，在早上及晚上的上下班時間接載乘客往返機場。

31. 蕭顯航先生建議就美田邨增加的人口數目及居民需要作出調查。他又要求運輸署評估在美田邨引入八條巴士線對路面交通、空氣質素及噪音方面的影響。

32. 李子榮先生表示同一時間要求八條巴士線途經美田邨有一定困難，建議考慮每條巴士線的可行路線及行車時間，或增加班次，以確保原有的使用者不受影響。他原則上支持動議，認為運輸署應改善美田邨交通不足問題。

33. 鄧永昌先生表示美田邨只有小巴前往港鐵站，對居民並不公平。過往十年，他就各巴士路線向運輸署提出建議，但未獲跟進，因此現時提出多條巴士路線供運輸署考慮，希望其中一兩條路線可途經美田邨，為居民爭取應有的服務。

34. 黃戊娣女士表示美田邨人口有一萬多人，加上美松苑的居民，現時只有往港鐵站的小巴服務，實不足夠。她認為動議中提出多條巴士路線，可供運輸署考慮可行路線。

35. 梁永雄先生同意鄧永昌先生提及美田邨交通不足的情況。他表示下班時間，港鐵站外等候小巴的人龍頗長。他建議運輸署整體考慮美林邨、美田邨和美松苑的交通安排，並認為提出一籃子巴士路線途經美田邨會對交通造成負荷。

36. 蔡亞仲先生表示可在動議提出先調整一兩條巴士路線，以解決現時美田邨交通不足問題。

37. 何厚祥先生表示支持動議的精神，有關的評估應交由運輸署及負責規劃的部門考慮。運輸署早於興建美田邨時，便應規劃公共交通。現時動議提出多條巴士路線供運輸署及負責規劃的部門考慮，待通過後，才逐一與運輸署跟進。

38. 李子榮先生提出修訂動議如下：

“由於大圍美田邨人口急增，公共交通服務供不應求。當局只靠專線小巴運載乘客至火車站的做法，已經不

能夠解決問題，必須善用現有資源，提供更多交通服務。沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署，在不影響原有服務之情況下，研究引入原有附近最可行之巴士線行經美田邨、美松苑、美城苑及美林邨等，改善該區對外交通問題。”

蕭顯航先生和議。

39. 鄧永昌先生表示原有服務定會受影響，建議提出具體的巴士路線供運輸署考慮。

40. 委員會以 2 票贊成、16 票反對及 14 票棄權否決上述修訂動議。

41. 鄧永昌先生提出原動議如下：

“有關大圍美田邨人口急增，公共交通供不應求。當局只靠專線小巴運載乘客至火車站也不能解決問題，而必須善用現在資源，提供更多交通服務如引入原有附近巴士線如 46X、46P、46S、E42、85、81、80 等線延長行經美田邨、美松苑、美城苑及美林邨等，以改善該區對外交通。此外，並將 81S 及 305 號巴士線必須全日行走，提供更多選擇及服務給該區居民。”

何厚祥先生和議。

42. 委員會以 22 票贊成及 10 票棄權通過原動議。

(鄭啓祥先生、盧偉國博士、莫錦貴先生及蔡亞仲先生此時離席。)

提問

葛珮帆博士就快易通服務的按金收益的提問
(文件 TT 82/2009)

43. 副主席歡迎運輸署總運輸主任(隧道及青馬事務組)梁偉雄先生、快易通有限公司(快易通)會計及行政部主管陳偉強先生及高級市務主任－公關及企業傳訊林惠敏小姐、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(越運亨)副總經理岑祐德先生出席會議，回答委員提問。

44. 葛珮帆博士的詢問綜合如下：

- (a) 根據多間隧道公司的回覆，有關公司與運輸署簽訂的管理合約已訂明自動收費服務的數目及要求，現詢問運輸署有否監管收費標準；以及
- (b) 根據快易通提供的數字計算，快易通的總按金收益已超過 3,675 萬元，但回覆中未有提供按金滾存的利息收入。快易通每月收取的服務費約有 857 萬元。由於自動收費服務的維修保養及監察費用均由隧道公司負責，因此按金收益及每月收入是否已可抵銷安裝成本。運輸署有否就每月 35 元的快易通服務費作出監管，可否免收或減收服務費。

45. 副主席的意見綜合如下：

- (a) 根據運輸署的回覆，運輸署沒有有關快易通收入的資料。另外，越運亨在回覆中表示，隧道公司在自動收費服務中未有任何利益，以及沒有減省任何人手，反而增加了維修保養費用。運輸署的安排導致隧道公司須承擔不平等的條款，而運輸署亦未有引入競爭者。他詢問運輸署：
 - (i) 快易通為隧道提供自動繳費服務的年期；
 - (ii) 與快易通有否簽訂合約，合約為期多久；以及
 - (iii) 如沒有簽訂合約，為何不引入競爭者。

(b) 他對運輸署的回應文件表示失望及遺憾。

46. 梁偉雄先生的回應綜合如下：

(a) 快易通是私人公司，收費是與客戶自行訂定，並不受運輸署監管；

(b) 就快易通為隧道提供自動繳費服務的年期，現時手上未有資料。以往隧道有兩種自動繳費模式，因應當時有市民反映兩種自動繳費模式會構成不便，因此兩間自動繳費服務公司自行安排合併，成為現時的快易通；以及

(c) 政府沒有與快易通簽訂合約，只與隧道管理公司簽訂合約。合約其中一項條款是由政府提供收費通道，由隧道管理公司自行與提供自動繳費服務的公司簽訂合約提供服務。

47. 陳偉強先生的回應綜合如下：

(a) 快易通由一九九八年起為香港所有隧道提供自動繳費服務系統；以及

(b) 如隧道公司發現行經自動繳費通道的車輛未有繳費，而該車輛是快易通的客戶，追討欠款的工作會由快易通負責。如該車輛並非快易通的客戶，則由隧道公司自行跟進。

48. 葛珮帆博士提出續問如下：

(a) 現行政策是否傾斜，因而限制其他競爭者進入市場。政府可否考慮在合約條款中要求隧道公司在可行情況下引入其他服務提供者。隧道公司又可否自行引入其他服務提供者；以及

- (b) 快易通所滾存的利潤及投資成本有多少。現行維修保養費均由隧道公司負責，每月仍收取 35 元服務費是否合理。

49. 梁偉雄先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署歡迎任何可改善隧道交通情況的新自動收費方法，政策上不存在傾斜。現時與隧道管理公司的合約未有限制要隧道管理公司只提供快易通服務，不能選擇其他公司，只是現時市場上只有快易通提供自動繳費服務；以及

- (b) 八達通公司已回覆早前該公司所提出的兩個方案可行，運輸署會繼續與八達通公司跟進。

50. 余伯明先生回應，現時市場上只有快易通提供自動繳費服務，待運輸署建議及八達通發展成熟，才會考慮。

51. 岑祐德先生回應，根據合約條款，越運亨須於隧道提供自動繳費服務，而現時市場上只有一間公司提供服務。如日後運輸署建議引入其他服務提供者，越運亨會配合。

52. 葛珮帆博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與快易通有限公司研究減收每個快易通繳費裝置標籤的 150 元按金及每月 35 元服務費，並盡快落實行車隧道增設八達通繳費服務，進一步方便隧道使用者。”

姚嘉俊先生和議。

53. 委員會以 25 票贊成、0 票反對及 0 票棄權通過上述動議。

楊祥利先生就“翻倒𦏧”的潛在危險的提問

(文件 TT 83/2009)

54. 副主席表示由於主席楊祥利先生未能趕及出席會議，主席已書面委託楊文銳先生代為提問。

55. 楊文銳先生表示道路交通安全非常重要，現時雖有車輛年檢，但未有提供指引給市民及維修商參考，相關的教育和法例亦不足夠。政府應提供明確的使用指引和檢查標準、制定相關法例和加強教育。他稍後會提出臨時動議。

56. 鄭楚光先生的意見綜合如下：

- (a) 運輸署應制定法例，限制車輛不可於前輪使用“翻倒呔”。早前曾有大型貨櫃車的前輪使用“翻倒呔”，最後發生翻側意外；
- (b) 警方於路面發現車輛使用“翻倒呔”時，應主動執法，並加強抽查及檢控，確保道路使用者的安全；
- (c) 由於車主可能在驗車前換上合格的車胎，驗車後再更換其他車胎，因此必須由警方執法；以及
- (d) 運輸署與警方應合力採取行動，減少路上意外。

57. 黃戊娣女士查詢警方在文件中提及的法例內容及要求統計涉及“翻倒呔”的交通意外。她表示由於一般市民未必清楚使用“翻倒呔”的限制，有需要制定法例限制“翻倒呔”的使用。

58. 張日華先生表示負責驗車的同事未能出席會議，十分抱歉。根據目前的法例，驗車時會根據車胎坑紋的深度、表面損毀程度及不同車種所需的車胎規格進行檢驗。如未能符合法例要求，車輛便不能通過檢驗。他會將議員的意見向負責驗車的同事轉達。

59. 香港警務處沙田警區交通隊主管葉少偉先生回應，警方現時根據《道路交通條例》有關車輛構造及使用的條文執法，獲賦予的權力包括以下兩方面：

- (a) 如發現車輛不適宜在道路上行駛或涉及交通意外，警方可即時扣押車輛；以及
- (b) 在一般情況下，如發現車輛有“光頭胎”或“甩胎皮”的情況，警方會發信勒令車主前往運輸署驗車。

此外，在偵測快車、與環境保護署採取聯合行動和為重型車輛量度重量時，警方會一併檢查重型車輛、商業車輛和私家車的車胎。如發現車胎構造出現問題，警方會發信勒令車主前往運輸署驗車。

60. 楊文銳先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求政府重新檢討現行車輛使用翻新呔的安全準則，制定翻新呔使用及檢查指引，並設立相關法例，確保道路安全。”

何秀武先生和議。

61. 委員會以 24 票贊成、0 票反對及 0 票棄權通過上述動議。

(何秀武先生此時離席。)

鄭楚光先生就 82K 巴士路線的提問

(文件 TT 84/2009)

62. 鄭楚光先生的詢問綜合如下：

- (a) 由於 82K 號巴士線客量不足，為了善用資源，較早前運輸署和巴士公司曾考慮取消該路線。因此，在與運

輸署召開的會議上，他提交了 11 間學校校長的聯署信，並建議運輸署試行改道，不要取消該路線。他詢問運輸署建議是否可行；以及

- (b) 除了巴士，現時亦有小巴行經廣源邨，但須在大圍港鐵站輪候頗長時間。運輸署表示會考慮將建議納入二零一零至二零一一年度巴士路線發展計劃，他詢問有關進展情況。

63. 陳敏娟女士認同鄭楚光先生提出 82K 號巴士線途經廣源邨的建議，希望運輸署積極考慮。雖然現時香港交通四通八達，但該區居民仍要轉乘多條路線，希望運輸署考慮有關特殊情況，保留該路線及安排行經廣源邨，照顧乘客的需要。

64. 運輸署高級運輸主任(沙田)李永華先生的回應綜合如下：

- (a) 82K 號巴士線客量持續很低，過往的巴士路線發展計劃亦曾建議取消該路線。對於改道的建議，運輸署亦與鄭楚光先生及校長開會商討。現時廣源邨有巴士路線前往沙田市中心、大圍和顯徑一帶，82K 號改動路線會影響原有的乘客，及對其他巴士路線造成影響，因此須在巴士路線發展計劃中全面考慮。若有結果會進行諮詢，以聽取市民及議員的意見；以及

- (b) 暫未有二零一零至二零一一年度巴士路線發展計劃的最後方案。一般而言，方案會於每年年初提交沙田區議會的交通及運輸委員會，並透過議員聽取市民意見。

65. 九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)經理(車務)馮兆雄先生回應，由於 82K 號巴士線長期客量偏低，多年前九巴曾提出不同方案，例如只在繁忙時間行走或取消服務，但該路線至今仍然正常行駛，九巴對鄭楚光先生的意見亦

持開放態度。九巴策劃部與運輸署正研究有關路線，如建議獲接納，將加入二零一零至二零一一年度巴士路線發展計劃中進行諮詢。

(林松茵女士及楊倩紅女士此時離席。)

容溟舟先生就自動伸縮月台踏板系統的提問
(文件 TT 85/2009)

66. 副主席歡迎香港鐵路有限公司(港鐵)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。

67. 容溟舟先生的詢問綜合如下：

- (a) 根據港鐵的回覆，東鐵綫有部分車站月台空隙較闊，例如大學、旺角東及九龍塘站，加裝自動月台幕門前，必須解決部分月台弧度較大及空隙較闊的先天條件局限，以安全為首要考慮。現詢問港鐵在其他車站安裝月台幕門時，是否無須安裝月台踏板；
- (b) 根據港鐵對其他技術問題的回覆，馬鞍山綫是東鐵綫系統的一部分，加裝自動月台幕門要作整體考慮。現希望港鐵澄清馬鞍山綫和東鐵綫在營運車輛、訊號系統和營運軌道上是否一致，有何理據支持馬鞍山綫屬於東鐵綫系統一部分；
- (c) 根據港鐵的回覆，西鐵綫沿綫車站的月台幕門已於二零零三年通車時運作。現時西鐵綫已延伸至紅磡站，但紅磡站仍未有月台幕門；以及
- (d) 在文件中，運輸及房屋局、運輸署和港鐵皆迴避有關日後工程費用的問題。當年地鐵為興建月台幕門設立基金，由每位乘客支付港幣一毫。現時政府以服務經營權模式，將東鐵綫、馬鞍山綫、西鐵綫及沙中綫租予港鐵營運，有關改善工程費用是由政府還是港鐵負

責，最後會否轉嫁乘客。

68. 何厚祥先生表示多年來已反覆討論興建月台幕門/閘門事宜，興建月台幕門是沙田區議會的主流意見。現時港鐵為香港鐵路的單一服務提供者，卻拖延或拒絕興建月台幕門。由於不斷發生事故，令市民感到不安。文件中提及興建自動伸縮月台踏板及月台幕門須有先後次序，但他認為兩者沒有抵觸，港鐵應爭取時間，同步進行研究，徹底解決月台安全問題。文件中亦指出興建月台踏板的檢討於本年年底或明年年初才完成，希望港鐵正面回應檢討後的時間表及日後的工作步伐。另外，為配合沙中綫，馬鞍山綫需要改善月台，這正是沙中綫及馬鞍山綫興建月台幕門的時機。他相信除了沙田區議會，各區區議會亦提出同樣訴求，希望一、兩年間可見成效。

69. 李子榮先生綜合意見如下：

- (a) 據他記憶所及，最初是建議興建月台幕門，後來才提出興建自動伸縮月台踏板，現時卻花上不少時間研究自動伸縮月台踏板，而興建月台幕門的步伐卻慢下來；
- (b) 港鐵似乎偏重西鐵綫，西鐵綫已全面興建月台幕門，但東鐵綫仍未落實。兩星期前，沙田站發生乘客墜軌身亡事件，港鐵必須正視，以保障候車乘客安全；以及
- (c) 港鐵應就興建自動伸縮月台踏板及月台幕門提供明確時間表，包括興建及完工日期，不能再拖延。

70. 蔡玉蓮小姐的回應綜合如下：

- (a) 現時港鐵鐵路系統的車站月台設計符合安全。為保障乘客安全，港鐵已設置安全設施及採取多項措施，確保月台上候車乘客的安全，包括在車站月台邊緣鋪設黃色凸條，提示乘客勿站越黃綫；列車車門關閉前會

發出蜂鳴聲，提醒乘客切勿衝門；以及月台上亦裝有閉路電視監察系統等，透過月台和車廂廣播，提醒乘客小心月台空隙。港鐵亦定期推行宣傳和教育活動，提高乘客的安全意識；

- (b) 在東鐵綫車站加裝自動月台閘門，必須先解決部分月台弧度較大及空隙較闊的先天條件局限，以安全為首要考慮。一般來說，在平直的月台，月台空隙不會構成問題。由於東鐵綫部分車站的月台位於彎位，空隙較闊，例如大學、旺角東及九龍塘站，若要在這些月台加裝自動閘門，可能會遮擋乘客視線，令乘客未能留意到空隙，在登車時會造成危險。因此在加裝月台閘門前，我們須研究在位於彎位的月台加裝自動伸縮踏板，以確保安全；
- (c) 由本年四月開始，港鐵在羅湖站進行自動伸縮月台踏板系統測試，而本年九月十八日亦有多位沙田區議員到場視察。自動伸縮月台踏板系統測試的初步評估顯示，列車車門與伸縮踏板的操作必須按程序進行，在車門開啓前及在列車駛離車站前，系統均須核實伸縮踏板的狀態，列車每次開或關門的時間延長約 15 至 20 秒，行車時間亦增加，因而影響整體的列車班次及運作；
- (d) 由於可能影響信息核證程序，港鐵積極尋求辦法，提升現有訊號系統及列車效能，以解決自動伸縮月台踏板對列車服務的影響，大前提是確保鐵路運作安全。事實上，現時東鐵綫的訊號系統對一系列擬議的改善措施構成限制；以及
- (e) 正在整理及分析自動伸縮月台踏板系統測試數據，以評估系統效能及對行車的影響，預計明年年初可完成全面檢討。

71. 何厚祥先生表示港鐵代表只重覆文件內容，希望她向公司反映議員的意見，提供明確答覆。

72. 副主席表示希望港鐵於會後作出整體的回應。

73. 運輸署高級運輸主任(馬鞍山)吳俊傑先生就財務安排作出回應，他理解市民關注改善工程費用會否轉嫁市民。由於現時港鐵的自動伸縮月台踏板系統仍在研究階段，待全面檢討完成後，港鐵會解釋有關財務安排的資料。

74. 容溟舟先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求港鐵應加快有關自動月台伸縮板系統的研究，並早日於東鐵線、馬鞍山線及西鐵線，並未安裝月台幕門的車站，安裝伸縮板(如需裝設)及月台幕門系統，要求港鐵履行企業責任，保障市民性命安全。”

衛慶祥先生和議。

75. 李子榮先生提出以下修訂動議：

“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盡快於全港有需要的鐵路車站，安裝月台伸縮板與及月台幕門，並盡快向市民公布有關工程時間表，保障乘客安全。”

黃戊娣女士和議。

76. 委員會以 17 票贊成、0 票反對及 9 票棄權通過上述經修改的動議。

(楊祥利先生此時到達。)

(梁志偉先生、梁家輝先生、梁永雄先生、李子榮先生及余倩雯女士此時離席。)

唐學良先生就電動車輛的路面配套的提問

(文件 TT 86/2009)

77. 副主席歡迎環境局助理秘書長(能源)¹ 陳維中先生出席會議，回答委員提問。

78. 唐學良先生的意見綜合如下：

- (a) 使用電動車可節省汽油開支，每一公里只需一毫四仙，如以 1 500c.c.的車輛計算，則需要 1.25 元。根據文件的資料，現時已登記及領有牌照的電動車只有 77 部，政府亦會購買十多部電動車。香港要發展為電動車城市，配套設施最為重要。政府必須興建充電設施，包括停車場充電站和路邊充電站，以及建立換電站的網絡。現時電動車充電約需一至兩小時，可行駛 100 公里；專門的充電站於十分鐘內已可充電五成。因此有必要發展充電站網絡及換電站，以便駕駛人士在極短時間內充電；
- (b) 香港理工大學(理大)自行研發的電動車已獲歐盟認證，並於中國投入生產，可行走約 100 公里的平路，即由紅磡駛往屯門。香港研發的電動車即將在歐洲面世，但仍未獲政府批出在本港行駛的牌照，實在難以理解。政府應盡快向合資格的電動車發出牌照；
- (c) 現時本港自行研發的電動車只需八萬元，而內地研發的亦只需十多萬元，相對日本出產的 35 萬元電動車，前兩者較為便宜。當市民普遍能夠負擔，電動車才可在本港普及。現時全球多個國家都大力推動電動車的使用，如倫敦、葡萄牙和以色列等，但部分國家受制於產品周期因素，例如研發、收回成本時間較長及油公司反對等，推動力度有限。反觀香港的行車車程較短，亦沒有汽車製造業的顧慮，只要下定決心，定能取得先機，長遠對經濟及環保發展皆有好處；以及

- (d) 本港亦具備發展電動車為主要產業的條件，政府應以新思維看待綠色經濟，除了消費方面，還可提供創業開源機會。政府應抓緊機會，加快拓展電動車產業。

79. 鄧永昌先生表示十分支持發展電動車及使用健康清潔的能源。市場現時的顧慮是電動車仍處於萌芽階段，政府應提供誘因，促使駕駛人士轉用電動車。除了稅務優惠外，充電設施亦十分重要，以便車輛可長時間持續行駛。由於現時的電動車大多沒有空調，以香港的環境實在難以推動駕駛人士轉用電動車。長遠來說，政府應發展充電設施，例如日本亦正研發路面充電設施。另外，充電設施亦可置於日常設施中，例如交通燈及公共泊車咪錶。

80. 葛珮帆博士的意見綜合如下：

- (a) 支持政府推動電動車，但認為政府未有支持本地的研發工作，理大自行研發的電動車亦不獲採用。政府的採購標準應加入策略性發展分數，對本地研發有貢獻的可獲加分；以及
- (b) 現時公共交通運輸系統對香港空氣造成污染，最大污染來自巴士，政府應進行電力巴士系統研究，只引入電動私家車，對改善香港整體空氣質素成效不大。

81. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 支持綠色城市，以減低廢氣、廢物、排放和污染。電動車的運作成本吸引，但電池壽命不長，市民憂慮所使用的電池日後會帶來另一污染問題；
- (b) 停車場會否設置充電專用車位。如在整個停車場設置充電設備，成本問題亦是市民所關注；以及
- (c) 現時電動車設有首次登記稅優惠，政府會否推行同樣

政策鼓勵其他的研發和應用。此外，現時每間車廠都有一至兩款車種因減少使用燃油，獲政府提供優惠，政府可否考慮全面擴大優惠。

82. 陳維中先生的回應綜合如下：

- (a) 在本年度的財政預算案中，推動使用電動車輛是“綠色經濟”的其中一個重要項目。電動車輛是一項新產品，全球仍未有大規模的生產及推出。政府現時希望致力發展配套設施，當電動車輛大規模推出市面時，市民可普遍使用；
- (b) 至於電動車充電設施，由於電動車輛發展仍處於萌芽階段，市面上可購買的數量很少，物業發展商及私人停車場營辦商會因應市場需求提供充電設施是可以理解的。政府一直積極探討如何推動商界提供充電設施，早前中電與領匯及威信簽訂諒解備忘錄，發展充電設施。中電計劃於二零零九年內設立 18 個充電站，部分會設於領匯及威信管理的停車場，亦有部分設於商場停車場和政府停車場。設置充電設施的技術簡單，成本不高，政府一直鼓勵物業發展商考慮以下兩種提供充電設施的模式：
 - (i) 與兩間電力公司合作，於停車場設置電掣及咪錶，市民按咪錶繳費；以及
 - (ii) 根據機電工程署技術指引，根據市場需求裝置充電點，市民泊車時泊車費用或包含充電費用。
- (c) 至於路面充電設施及快速充電設施的發展，現時歐洲和日本仍未有統一的快速充電制式，而日本正研究統一制式。香港兩間電力公司和香港生產力促進局轄下香港汽車零部件及開發研究中心正研究將統一制式引入香港，待取得進一步進展，應可供市民使用。如快速充電設施能普及使用，一般可於半小時充電八

成；

- (d) 對本地電動車輛發展的支援方面，香港生產力促進局轄下香港汽車零部件及開發研究中心正進行八項有關電動車輛及其配件的研究，資助額達二千多萬元。至於理大自行研發的“My Car” (My Car)，政府創新科技基金曾撥款 190 萬元資助研究經費。My Car 已於本年十月在本港市面推出，並會進軍歐洲市場。運輸署亦已批出牌照給 My Car，由於 My Car 只可以每小時行駛 60 公里，運輸署評定為不可於每小時 50 公里以上的路面行駛。儘管 My Car 在路面行駛受到限制，而且未有空調設備，但政府不排除日後會購入 My Car，並會詳細研究 My Car 的性能是否合乎政府車隊的要求。根據生產商的資料，現正研究第二代 My Car，並會加設空調系統，速度方面亦會提升，政府會密切留意最新發展；
- (e) 就引入不同類型的電動車車種，政府除了研究日本生產的電動車，早前亦引入兩部在內地生產的“比亞迪”插電式電動車，以進行試驗。政府亦積極聯絡內地生產商，研發右軚電動車。由於涉及商業投資決定，政府會繼續與內地生產商研究；
- (f) 就電池使用及棄置方面，現時電動車電池已發展成熟。據廠商提供的資料，電動車電池可使用七至八年，不會於短時間內失去功能。電動車電池屬高檔次電池，七至八年後亦有循環再用的價值，可用作電話或收音機的電池。日後推動電動車的發展時，如配合電池回收和循環再用，是處理電池的可行方法；以及
- (g) 對於其他新能源車輛的資助，豁免首次登記稅的優惠不只適用於電動車，亦適用於符合環保的混能車，不排除日後對新能源低排放的車輛提供同樣優惠。

83. 李永華先生表示，運輸署支持使用環保車輛，現時的

士和小巴已有使用石油氣車，新購的專營巴士亦達至歐盟標準。由於電動車是新產業，運輸署會留意市場發展及電動車適合應用於專營巴士運作的可行性。

84. 副主席表示餘下時間由楊祥利主席主持會議。

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 87/2009)

85. 姚嘉俊先生表示現時皇崗過境巴士於凌晨途經沙田，建議運輸署考慮延長時段或全日行駛。另外，西部通道已通車，他希望運輸署考慮提供由沙田直達西部通道口岸的過境巴士服務。

86. 李永華先生表示運輸署會研究姚嘉俊先生的意見。

87. 主席詢問運輸署恆信街過路處的工程原定於十一月動工，但現時仍未展開。他希望運輸署於會後提供時間表。

88. 張日華先生表示由於技術問題，工程仍未展開。該位置會先設置燈號控制過路處，再擴闊隧道內的行人路。運輸署會盡快跟進。

89. 委員備悉運輸署的進度報告內容。

工作小組報告

(文件 TT 88/2009)

90. 委員備悉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。

資料文件

路政署工程進度報告

(文件 TT 89/2009)

91. 鄭楚光先生表示歡迎廣源邨巴士總站加上路標的工程於明年二月完工。就 NE/505/07 – 黃泥頭交通交匯處加建傷健人士過路設施，他建議運輸署將資源用於研究黃泥頭巴士站通往康林苑的過路處，因過路處的安全會危及行人性命。

92. 何厚祥先生表示就 NE/308/07 工程，由於路政署擬鋪設地磚的旁邊是私家屋苑範圍，他建議路政署與富嘉花園業主立案法團商討有關工程及日後的維修保養事宜。另外，由於運輸署取消一系列的工程項目，對居民及地區可能造成影響，他詢問運輸署取消工程的原因。

93. 容溟舟先生查詢 NE/264/08 和 NE/483/08 是否同一項工程；以及早前已向運輸署反映恆信街有兩個指示路牌令駕駛人士混淆，要求運輸署盡快跟進。

94. 馬行健先生要求路政署解釋取消 NE/1672/09 工程的原因。早前他與 T3 工程人員視察時，發現大圍道近大埔道位置的不准駛入路牌令駕駛人士混淆，詢問路政署現時取消工程的位置是否同一位置。

95. 路政署新界區區域工程師/沙田(1)周振邦先生表示由於每項工程涉及不同細節，他稍後會與上述議員了解情況，並與運輸署商討。

96. 主席建議路政署與個別議員跟進。

97. 張日華先生表示工程可因環境或設計的改變而取消原先的工程定單，然後發出另一工程定單。

98. 委員會備悉路政署的工程進度報告內容。

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 90/2009)

99. 鄭楚光先生建議在沙田區公共房屋及私人機構參建居屋計劃屋苑人口的資料文件中加入沙田鄉村人口數據，並提議向沙田鄉事委員會查詢有關資料。

100. 沙田民政事務助理專員許國新先生表示跟私人屋苑一樣，鄉村人口並沒有部門定時作出統計或更新，要取得有關資料定期向委員會匯報，有一定技術困難。沙田民政事務處(民政處)會嘗試向沙田鄉事委員會查詢，在日後會議匯報人口數字。

(會後註：民政處已聯絡沙田鄉事委員會，該會表示未能提供沙田鄉村人口的資料。)

101. 委員會備悉沙田區公共房屋及私人機構參建居屋計劃屋苑人口的文件內容。

沙田市中心的交通違例檢控數字
(文件 TT 91/2009)

開支科 7(交通及運輸)的財政狀況和活動進度
(文件 TT 92/2009)

102. 委員會備悉上述兩份資料文件。

下次會議日期

103. 主席宣布，下次會議定於二零一零年一月五日(星期二)下午二時三十分於沙田區議會會議室舉行。

104. 會議於下午五時十九分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零零九年十二月