

甲、選址問題

1. 政府在選取專用加氣站地址時，經常罔顧選址近海，以及接近交通要道等問題，由於專用加氣站的費用比較便宜，會造成大批的士小巴排隊入氣，極為滋擾交通，包括對的士、小巴司機，以至其他道路使用者俱為折磨。
2. 最顯著例子，為灣仔運盛街 7 號易高加氣站，由於這氣站極近鴻興道、馬師道等交通要道，加上近日進行中環灣仔繞道所需填海工程，造成在的士、小巴加氣的時間，大排車龍的時候，交通相當混亂，直到擾民程度。因此，本人促請政府，考慮取代運盛街氣站的合適選址。
3. 顯而易見的是，田灣海旁道的選址，將會出現與灣仔運盛道氣站一樣的問題，而且將會搞到田灣一帶交通大亂，影響華貴、田灣一帶居民生活，甚至薄扶林道的交通，因此，本人贊同楊小壁議員提出的文件，反對田灣氣站的設立。
4. 同樣道理，豐物道的選址，一旦出現的士大排長龍的情況，勢必影響水街一帶交通，甚至更嚴重的問題，可能影響西隧的交通，筆者完全不明白，為何政府要一再重覆運盛街加氣站的交通規劃錯誤。
5. 再加上，一如林鴻達提出的書面文件所言，含鹽海風會加劇加氣設施鏽蝕情況，這會構成潛在危險，本人質疑環保局有否妥善評估有關的安全情況。

乙、柴油的士及小巴

1. 在上世紀九十年代，由於當時的柴油引擎，以及柴油配方的技術不足，當時政府引進石油氣車輛，改善空氣質素是無可厚非。
2. 但經過多年以來的進步，由歐盟五的柴油引擎和柴油開始，空氣質素潔淨程度已經與電油相若，而到了二零一四年全面實施歐盟六標準，根本看不出，柴油與電油車在空氣污染上的分別，相反，柴油車更能減少能源消耗。
3. 由於石油氣引擎的設計問題，在香港多山道路環境，例如花園道一帶，經常有小巴死火的報告，導致不必要的交通擠塞。而面對多山環境，只有柴油車才可應付裕如。
4. 基於以上原因，本人促請政府修例，容許歐盟五期以上的柴油車輛用作小巴及的士營運用途，亦容許歐盟六期的私家車進口。這肯定比加建氣站，更有效解決問題，以及改善空氣質素。
5. 請政府不要搬弄數據，作為政府濫收汽油稅收的理由。

關於由環保局提出
擴大石油氣加氣站之建議
向立法會環境事務委員會
作出的書面回應

時事評論員 黃世澤

2012年1月17日，香港