

**沙田區議會  
交通及運輸委員會  
二零零九年度第一次會議記錄**

**會議日期**：二零零九年一月六日(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

<b>出席者</b>	<b>職銜</b>
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	"
羅光強先生	"
李子榮先生	"
李錦明先生	"
梁志堅先生,MH	"
梁志偉先生	"
梁家輝先生	"
莫錦貴先生	"
龐愛蘭女士	"
潘國山先生	"

## 出席者

葛珮帆博士  
蕭顯航先生  
鄧永昌先生  
湯寶珍女士,MH  
蔡亞仲先生  
衛慶祥先生  
黃澤標先生  
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  
李永華先生  
吳俊傑先生  
張日華先生  
張詠敏小姐  
梁潔韻女士  
胡善樸先生  
周振邦先生  
曾嘉樂先生  
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  
運輸署高級運輸主任(沙田)  
運輸署高級運輸主任(馬鞍山)  
運輸署高級工程師(沙田)  
運輸署工程師(沙田一)  
運輸署工程師(沙田二)  
運輸署工程師(馬鞍山)  
路政署新界區區域工程師(沙田)  
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  
香港警務處沙田區交通隊主管  
九龍巴士(1933)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

	<u>職銜</u>
黃重生先生	土木工程拓展署總工程師/沙田
陳炳雄先生	路政署高級維修工程師/特別職務
陳志文先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界)
劉佩丹女士	運輸署運輸主任/巴士發展(新界)
游妙兒女士	九龍巴士(1933)有限公司 策劃及發展部副主管
李述恒先生	九龍巴士(1933)有限公司策劃及發展部主任
蕭穎思女士	龍運巴士有限公司高級車務主任
麥燦先生	中華電力有限公司社區關係經理-新界東
關信良先生	中華電力有限公司社區關係經理-新界東
黃學明先生	中華電力有限公司項目經理-特別項目
周國明先生	中華電力有限公司高級項目工程師-東區
周利達先生	中華電力有限公司一級工程師

### 未克出席者

	<u>職銜</u>
劉偉倫先生	區議會議員 (未有請假)
盧偉國博士,MH,JP	“ “
陳榮新先生	增選委員 (身體不適)
鄭啓祥先生	“ “

### 負責人

主席表示，由於大圍選區議席懸空，現時本委員會人數為 46 人。

### 委員請假事宜

2. 主席表示秘書處收到以下委員的書面請假申請：

鄭啓祥先生	身體不適
陳榮新先生	身體不適

3. 委員會通過上述委員的請假申請。

## 通過二零零八年十一月四日會議記錄

4. 委員會通過二零零八年十一月四日的會議記錄。

### 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 1/2009)

5. 委員知悉上述文件。

### 討論事項

#### 運輸署提交的二零零九年部門周年計劃

(文件 TT 2/2009)

6. 運輸署高級運輸主任(沙田)李永華先生簡介文件內容。

7. 鄭楚光先生表示部分道路標記存有不少問題，例如部分兩線合一路段未有箭咀標記，容易造成危險。他指出新田圍邨對出沙田頭路巴士站、石門迴旋處出大路出口、威爾斯親王醫院對面一號幹線分叉路向沙田市區方向出大路路口位置有潛在危險，希望運輸署到現場視察，並作出改善。他表示除沙田區外，全港多個地區亦有同樣情況，特別是快速公路。

8. 運輸署高級工程師(沙田)張日華先生回應表示，若兩線合一的路段對駕駛人士來說並不明顯，便需劃上箭咀標記，但由支路行車線匯合大路，則視乎該匯合處的設計，不一定需要有關標記有關標記。他樂意在會後與鄭楚光先生研究有關問題。

9. 主席建議鄭楚光先生聯同運輸署工程部代表到有關地點視察，再作討論。

10. 李錦明先生表示，小巴服務為本港特色，但政府一直未有統一小巴的營運模式。他詢問政府有否計劃將紅色小巴全數轉為綠色專線小巴，並指出區內部分小巴服務仍有不足，例如 68K 號小巴線候車時間頗長。他對運輸署擱置小巴加價的申請，表示歡迎，認為運輸署在處理交通工具的加價申請時，必須優先考慮現時市民的經濟壓力。

11. 鄧永昌先生詢問委員會為何不再討論 T3 號道路工程。他表示，T3 號道路工程不斷拖延，現時尚未完成，委員會應不斷監管有關進展。他要求委員會繼續討論有關議題。

(梁志偉先生、衛慶祥先生及容溟舟先生此時到達。)

#### 2009 - 2010 年度沙田區巴士路線發展計劃

(文件 TT 3/2009)

12. 運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界)陳志文先生簡介文件內容。

(李子榮先生、莫錦貴先生、黃澤標先生及楊文銳先生此時到達。)

13. 副主席姚嘉俊先生的意見綜合如下：

(a) 文件所載的巴士路線發展計劃應為巴士路線收縮計劃。當中有 29 條以沙田區為終站的巴士線需修改服務，17 條涉及縮減班次、合併路線及削減服務，5 條是更改巴士總站或路線，7 條是因應美田邨及科學園的發展而繞經該些地方，但沒有開發任何新巴士線，例如委員會一直爭取駛經八號幹線的巴士線及沙田至將軍澳巴士線。他詢問運輸署作為政府部門，如何擔當把關角色，確保向市民提供足夠及方便的交通工具；

- (b) 附件 5 提及取消 82M 號線及遷移 85A 號線站至廣源邨，他要求運輸署及九龍巴士(1933)有限公司(九巴)提供馬鐵通車前後 82M 號線的乘客量差別、二零零八年每日平均載客量，以及 82M 號線各車站上落客分布數字。85A 號線計劃遷站至廣源邨，但巴士服務未有提升，改道後回程巴士全費由現時 \$5.8 上調至 \$6.0，對該線現有乘客不公平。他詢問可否考慮提供更多巴士轉乘優惠。他表示九巴有其他方法處理 M 線，例如以單層巴士行駛，為何要取消 82M 號線。他建議運輸署及九巴研究將 82M 號線改以單層巴士行駛，並考慮將 85A 號線遷站至廣源邨，以收兩全其美之效；以及
- (c) 他表示需要進一步徵詢居民對重組 N170 及 N182 號線的意見。他個人歡迎將 N170 號線總站遷移至廣源邨，但反對取消 N182 號線。他表示稍後會提出臨時動議。

14. 區議會主席韋國洪先生對文件表示失望，認為運輸署及有關當局過分維護港鐵公司業務。現時 81S 號線只在早上提供數班巴士服務。隨著美田邨第三期落成，該區的巴士服務需求日益增長，他建議增加 81S 號線服務。如不能長期提供有關服務，市民便會改乘其他交通工具，而運輸署卻以乘客量偏低為由，削減服務。他要求增加 80 號線的班次，以應付美田邨一帶居民需求。另外，他詢問運輸署及巴士公司有否考慮開辦馬鞍山至將軍澳巴士線及大圍至將軍澳巴士線。

15. 區議會副主席彭長緯先生認為巴士路線發展計劃應由巴士公司提交運輸署審批。運輸署作為負責把關的政府部門，應以市民利益為大前提，並以沙田區議會(區議會)意見作最終的決定。另外，穗禾苑只有 81K、80M 及 280P 三條巴士路線行走，與運輸署策劃沙田區巴士路線發展計劃的三大考慮應沒有任何抵觸，但該三線卻

需各減一部車，十分不合理。他表示 80M 號線過往有 10 部車行走，現時只剩下 6 部車，現在更建議調整至 5 部，每 14 分鐘才開出一班，進一步降低該線的競爭力。在巴士減車的同時，小巴卻不斷增加，市民寧願支付較昂貴的車費乘搭小巴，以致巴士乘客進一步縮減。他認為運輸署及九巴可與委員商討其他可行方案，例如合併 80M 及 280P 號線，以提高乘客量，又或在回程設分段收費等，以增加巴士服務的競爭力。他又建議運輸署考慮開放個別路線給其他巴士公司營運，引進良性競爭。他稍後將提出臨時動議。

16. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 巴士路線發展計劃應包括新方案或正面建議，但文件只建議多項縮減巴士車輛及班次計劃，例如 274P 號線由早上開出三班改為兩班，248P 號線亦由兩班車調整至一班車。他詢問運輸署及九巴為何要削減僅餘的早上特別服務線；
- (b) 80 號線及 305 號線服務美林邨一帶多年，為何建議遷站至美田邨。他表示若是應付美田邨入伙帶來的需求，巴士公司應加強美田邨一帶的巴士服務，而非削減美林邨的巴士服務；
- (c) 為何 86C 號線的長沙灣總站需於區內遷站，但 86A 號線又不用遷站。他表示 86 及 86B 號線九龍總站設於美孚，如 86C 及 86A 號線總站同樣設於美孚，可便利沙田區居民；
- (d) N170 號線改道後路線過於迂迴，不能滿足乘客實際需要。他希望運輸署及巴士公司考慮採納委員會的意見，開辦提議的新巴士路線，真正發展沙田區巴士服務；

- (e) 運輸署及九巴應盡早提交巴士路線發展計劃文件，讓委員有充足時間諮詢居民；以及
- (f) 巴士公司在馬鐵通車後已將 680 號線港島區總站由中環遷至金鐘，部分馬鞍山居民未能直接乘車到中環。他於去年的委員會會議已表明反對取消 681P 號線的下午班次，並建議運輸署延長 681P 號線巴士班次至星期六下午一時左右，以方便中午下班的居民，他詢問為何運輸署及巴士公司未有聽取建議。他表示稍後將提出臨時動議。

17. 鄭則文先生要求運輸署及巴士公司提供擬削減班次的巴士線乘客量，特別是繁忙時間的乘客量。他表示，現時香港經濟不景，進一步削減巴士線，將令運輸業界陷入困境。他希望運輸署不要以避免惡性競爭為藉口削減巴士線，令香港失業率加劇。

18. 馬行健先生的意見綜合如下：

- (a) 認為文件中有關遷站及削減班次的建議與環保及減輕交通負荷的原則並無直接關係。他不贊同 80 號線遷站至美田邨，因前往美田邨必須行經美林邨，路線上並無分別，兩邨亦距離不遠。他認為應增加班次，以滿足美田邨新入伙居民的需求；
- (b) 283 號線改經 T3 號道路後，美桃樓及銅鑼灣山一帶居民及學生便不能乘搭該巴士線，需支付較昂貴車費改乘其他巴士線。283 號線改道後，班次及車輛數目並無改變，他詢問更改路線的原因；以及
- (c) 很多居民需要乘搭 82K 號線到威爾斯親王醫院求診，進一步削減 82K 號線至剩下早上一班特別班次，十分不合理。他稍後將提出臨時動議。

19. 陳盧燕冰女士詢問為何未有提及 81S 號線。她表示，81S 號線早上八時半開出的班次，抵達九龍及港島時，已趕不及上班。因此，她在上次會議建議提早班次，以增加乘客量，運輸署卻未有作出改善。早上八時的班次到達田心及顯徑時已全車滿座，她認為運輸署及九巴在考慮巴士服務時，應顧及沿線居民的需求。她對運輸署及九巴未有仔細考慮及採納委員的建議，表示遺憾，認為只按指引辦事，忽略居民真正需要。

20. 余倩雯女士表示禾輦約有二萬多名居民，她建議將 283 號線伸延至禾輦，以接載更多乘客。

21. 鄧永昌先生表示對巴士路線發展計劃未能顧及居民需要，感到失望。他認為運輸署作為政府部門，應聽取委員意見，與巴士公司據理力爭。為配合美田邨人口發展，運輸署及巴士公司應開辦新巴士線而非遷移總站，將總站由一區遷往另一區，只會造成兩區互相爭奪資源。他建議加強巴士服務，例如增加 80 號線的班次，以及將 305 號線及 81S 號線改為全日行走。他又建議在美田路迴路行人天橋下設彎位，供 E42、85、46X 及 81 等巴士線停泊，方便鄰近一帶居民。他認為應重組 82K 號巴士線，而非將班次減至一班。削減班次只會減低乘客的信心，進一步影響乘客量。他又建議將 46P 號線的服務時間前後各延長一小時。另外，如九巴不欲經營個別巴士線，運輸署應開放經營權給其他巴士公司。他表示稍後會提出臨時動議。

(蔡亞仲先生及唐學良先生此時離席。)

22. 程張迎先生的意見綜合如下：

(a) 認為文件可改為“九巴殺線計劃”。如九巴認為沙田區巴士服務無利可圖，要收縮車隊服務，應考慮開放專營權，改由其他巴士公司提交路線計劃，供委員會討論。他所屬選區新田圍區已有六條路線面

臨削減服務，實不合理。據他觀察，很多乘客會從九龍塘乘 80M 號線返回新田圍，現時須等候達十分鐘，才開出一班車，運輸署現建議由六部車減至五部車，並不合理。他對 82M 及 85A 兩線合併感到可惜，因為新田圍居民會乘搭 82M 號線，作為 80M 替代路線，尤其是早上繁忙時間。雖然 82M 號線和 85A 號線有部分重疊，但不能完全取代對方；以及

(b) 在取消 70 號線時，他已努力爭取 280P 號線全日行駛，但現在運輸署更建議將 280P 號線由五部車減至四部車。他認為合併 280P 及 80M 號線後全日行駛是正確構思。此外，81K 號線由 11 部車減至 10 部。81M 號線則由三部雙層巴士改為三部單層巴士，該線甚至可能於明年取消。他強調，由新田圍到美林和威爾斯親王醫院必須乘搭 82K 號線，並無替代路線，要短途轉車對居民並不公平。他認為 82K 巴士線轉為以專線小巴行駛可以接受，但運輸署未有積極回應。事實上，部分市民已改乘馬鐵和東鐵，巴士公司應提升競爭力。他重申完全無法接受縮減新田圍六條巴士線的服務，認為是一種倒退。

23. 鄭楚光先生的意見綜合如下：

(a) 反對取消 82K 號線。如取消巴士線的原因是乘客量不足，他建議考慮其他解決方法，例如繞經廣源邨等地方，該處居民甚多，早上繁忙時段需求殷切。若合併巴士線的原因合理，不帶來太大影響，委員可考慮有關意見。82M 及 85A 兩線合共有 16 部車，他建議合併後保留 10 部車，並繞經九龍塘巴士站，無須提供轉乘優惠及替代方法；以及

(b) N170 及 N182 號線的港島終站分別是華富及港澳碼頭，但運輸署卻稱該兩線的大部分服務範圍重疊，他不認同該兩條路線重疊，希望運輸署及九巴仔細考慮。他表示運輸署在合併巴士線後常以試辦方式

取代，往往拖延一段時間。他認為若試辦效果不錯，試辦路線應改為正式措施。

24. 黃戊娣女士的意見綜合如下：

- (a) 她以往曾努力爭取開辦往大埔的巴士線，結果只開辦了小巴線。小巴線收費昂貴，但由於便捷，很多居民都會乘搭。現時計劃建議烏溪沙港鐵站開往大埔工業邨的 274P 號線將由三部車減至兩部，她詢問原因何在。此外，有關方面有否估計 274P 號線繞經香港科學園及白石角對乘客量的影響；
- (b) 運輸署及巴士公司建議沙田居民利用巴士轉乘前往港澳碼頭，她指出乘客大多攜帶行李，轉乘十分不便。681P 號線乘客眾多，到達耀安已經常客滿，該線收費不低，但居民基於便捷都會乘搭。因此，681P 號線應有盈利。她表示雖然該線星期六下午較少乘客，但不應取消有關班次；以及
- (c) 她對 A41P 號線及 43X 號線各加一部車表示讚賞。

25. 陳國添先生表示，他自一九八五年起居於沙田，當時在九龍上班，每天下班後到九龍塘轉乘 82M 號線巴士返回沙田。傍晚的繁忙時間該線乘客眾多，經常需待三至四班車才可上車。該線返回沙田十分便捷，深受沙田居民歡迎。馬鐵通車後，82M 號線及 85A 號線確實受到影響，乘客量下降，但並不代表九巴可藉此縮減服務。問題在於九巴一直獨佔巴士專營權，加上馬鐵落成後，兩者收費相近，便失去競爭力。他表示乘客量低迷有很多解決方法，例如大幅減價三成。以電車為例，雖然車廂既舊且窄，速度緩慢，但面對其他交通工具的競爭，仍然屹立不倒，原因是電車收費便宜。巴士公司應考慮調低收費，增加競爭力。

26. 陳敏娟女士表示由於羅光強先生剛巧暫時離席，她代表羅光強先生表示反對 274P 號線減車及詢問有關固

定班次的資料，並歡迎 A41P 號線增加班次。另外，她表示去年已提出動議，要求九巴保留 82M 號線，並將 85A 號線服務伸延至廣源。九巴卻建議將 85A 號線服務伸延至廣源，但必須取消 82M 號線，難以令當區居民接受。她認為九巴應考慮兩全其美的方法，增加服務，方便市民。文件提及 82M 號線在二零零七年平均每日載客量約有四千人，如取消 82M 號線，有四千居民受影響。她詢問有關二零零八年的乘客數據，以及九巴一旦考慮將 82M 號線改為單層巴士行駛，85A 號線會否有改動。

27. 何厚祥先生表示，從宏觀角度看，香港政府的交通運輸政策過分保護集體運輸系統，令整個運輸系統市場失衡。他認同鐵路是環保及效率高的集體運輸交通工具，但不應單以鐵路為骨幹，而忽略其他公共交通工具。巴士服務有其長處及特點，應充分發揮。現時九巴作為運輸系統的輔助工具，面對嚴峻挑戰，須削減服務。當年馬鐵通車時，運輸署及巴士公司已計劃大量削減巴士線，在居民異口同聲反對下，運輸署及巴士公司才暫緩計劃，變成逐步削減巴士服務。由於市場失衡，居民首當其衝，他們原本可按各自需要選擇乘搭不同交通工具，但現在失去了選擇權，有關當局應認真檢討。九巴亦應履行社會責任，嘗試站在居民立場，採取既對公司有益又對市民有利的方案。具體來說，九巴應善用八號幹線，開辦新巴士線，以及考慮委員的意見，研究開辦過海、前往機場及接駁西部通道的巴士線。他表示稍後李子榮先生會提出臨時動議。

28. 林松茵女士對文件表示失望。委員一直爭取調整 81S 號線的服務，但運輸署未有任何回應。305 號線只遷站而未有增加服務，未能有效服務居民。顯徑居民只能倚靠特定的轉乘方式出外，失去選擇權。近年大圍區人口急增，運輸署及巴士公司應考慮居民需要，增加巴士服務。

29. 林康華先生詢問為何未有提供 82M 號線二零零八年的載客量。他指出，前往九龍塘的 60R 號線縮減班次

後只在繁忙時間行駛，大部分乘客須轉乘 82M 號線，因此 82M 號線在二零零八年的載客量是否應較二零零七年高。有長者向他反映，指巴士公司星期日設有長者假日優惠，但港鐵提供的優惠在星期三，他們假日必定選擇乘搭巴士外出。另外，85A 號線及 80M 號線的等候時間均多於十分鐘，轉乘需時甚長，削減 82M 號線並不合理。

30. 黃嘉榮先生反對取消 82M 號線。他認同馬鐵通車後，82M 號線及 60R 號線乘客量下降。60R 號線是城巴為沙田第一城而設的穿梭巴士，雖然近年錄得虧蝕，但城巴仍盡社會責任，維持在繁忙時間提供服務。巴士服務應是一個整體，不應單考慮個別路線的盈利。281A 號線乘客量高，到旺角時已經常滿座，難以在九龍塘上車。他估計由於 60R 號線錄得多年虧蝕，不久將來或會被取消。他表示，82M 是唯一讓沙田居民由九龍塘乘搭巴士回沙田的路線，特別是晚上馬鐵停駛後。他詢問運輸署釐訂交通政策的原則。他建議運輸署考慮在九龍塘港鐵站對出巴士站推行大型轉乘計劃，亦可考慮其他鐵路沿線。高質素的轉乘計劃定能提高巴士公司的競爭力。

31. 楊倩紅女士同樣詢問 82M 號線二零零八年的載客量。由於未有提供最新數據，當區議員難以諮詢居民及向居民交代。最近兩屆委員會都爭取開辦沙田至將軍澳巴士線，但運輸署一直未有回應，相反取消路線卻甚快處理。運輸署可先考慮在繁忙及非繁忙時段調撥車輛數目，不應輕易取消路線。她希望運輸署考慮保留 82M 號線。

32. 陳志文先生的回應綜合如下：

(a) 就 82M 及 85A 號線重整路線，85A 號線上調車費是因應延長其總站到廣源後行車路程增長，因此九巴亦相應推出分段收費及轉乘優惠，以減輕對乘客的影響。運輸署備悉委員提出將乘客量較低的巴士線

改以單層巴士行駛的意見；

- (b) 訂立加減巴士班次的原則旨在配合乘客需求而調節服務，因應乘客量偏低而下調巴士班次可收優化巴士網絡之效；
- (c) 運輸署已備悉委員指 N170 號線改道後路線變得迂迴及就 283 號線行車路線的意見，並會與九巴進一步商討；
- (d) 建議 80 號的總站由美林邨巴士站遷移至美田邨是因為美田邨為新發展屋苑，人口有所增長，運輸署計劃將附近一帶巴士線路線調整，以服務更多新入伙居民，並希望有效減少巴士路線繞路的情況；
- (e) 82K 號線的乘客量持續偏低，每天的總乘客量只有一千多人，對一條巴士線來說，載客量十分低。運輸署備悉委員提出以專線小巴替代 82K 號線的建議，但表示小巴收費普遍會高於巴士。運輸署亦會與九巴探討將 82K 號線轉以單層巴士行走的可行性；以及
- (f) 現時巴士收費已有機制規管，巴士公司不得收取高於政府所批核的收費水平。至於調低巴士收費，巴士公司可按其營運環境、財政狀況及公司政策從自由營商精神的角度作決定。

33. 九龍巴士(1933)有限公司策劃及發展部副主管游妙兒女士的回應綜合如下：

- (a) 九巴是根據運輸署指引釐訂每條路線的班次。個別路線如在繁忙時段最繁忙的半小時內載客率達 100%，以及在該一小時內載客率達 85%，九巴便會考慮增加車輛行走有關路線。如在繁忙時段最繁忙的半小時內載客率少於 85%，或非繁忙時段的平均

載客率低於 30%，九巴則會考慮減少車輛行走有關路線。274P、248P、681P、81S 及 80M 等巴士線的班次調整都是根據上述指引而釐訂。其中 274P 號線現時早上開出三班車的時間分別為七時二十五分、七時四十五分及八時正，因應實際需求，建議保留七時四十五分及八時正兩班；

- (b) 九巴就 681P 號線進行最新調查，結果顯示星期六下午每班車的乘客平均少於二十人，因此建議取消該時段的班次；
- (c) 至於重組巴士線或取消巴士線，九巴會視乎乘客量是否持續偏低，以及有否其他交通配套設施配合乘客需求。82M 號線的乘客量在馬鐵通車後下跌超過 60%，85A 號線亦下跌多於 20%。82M 號線二零零八年的平均每日載客量較二零零七年下降約 20%。82M 號線每程的平均乘客量只有約二十人，加上在沙田途經的地方與 85A 線相近，兩線合併有助善用資源，廣源的乘客又可直接前往九龍城。轉乘配套方面，九巴會增加現有的 80M 號線轉 85A 號線之轉乘優惠金額，惟暫未能考慮其他路線列入此轉乘配套內，但九巴會備悉委員的意見。九巴會考慮將 82M 號線改以單層巴士行駛。如 82M 號線以單層巴士行駛，85A 號線的服務則不會有改動；
- (d) 為了精簡路線，九巴建議 N170 號線改道後，往廣源方向行經沙角街後經沙田鄉事會路、担杆莆街及橫壆街轉回沙田鄉事會路再駛入大涌橋路；
- (e) 現時 80 號線是由美林邨經香粉寮街往美田邨再經原路返回美林邨，來回程合共行經香粉寮街四次，遷站往美田邨可省卻巴士來回香粉寮街多次的時間；
- (f) 86C 號線遷站的主要原因是長沙灣瓊林街經常出現交通擠塞，影響該線班次的穩定性。遷站對乘客不

會造成重大影響，而長沙灣廣場巴士站的配套設施亦較甘泉街巴士站完善，因此她希望委員支持 86C 號線遷站的建議。由於 86C 的路線較 86A 長，因此只安排 86C 號線遷站；

- (g) 現時沙田正街的交通擠塞問題嚴重，為有效縮短 283 號線的行車時間，增加班次穩定性，九巴提出改道建議。另外，由於禾輦巴士站已達飽和，因此未能安排 283 號線遷站至禾輦；
- (h) 與二零零零年相比，現時 82K 號線的乘客量下跌了一半，每程平均只有約二十名乘客。乘客可透過轉乘優惠前往威爾斯親王醫院等目的地。九巴不反對以專線小巴取代 82K 號巴士線；
- (i) 她感謝委員提出合併 80M 及 280P 號線的意見，並會研究有關可行性；以及
- (j) 馬鞍山居民可乘搭 681 號線直接到中環或乘 680 號線轉乘 111 號線到中環。

34. 九龍巴士(1933)有限公司經理(車務)馮兆雄先生回應指現時 81S 號線早上開出班次的乘客量偏低，因此九巴未有計劃增加班次，但承諾會密切留意乘客量，以考慮作出改動。

(湯寶珍女士此時離席。)

35. 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歡迎運輸署及巴士公司建議 N170 號巴士線將總站遷往至廣源邨，方便更多市民乘車。但反對取消 N182 號巴士線。”

林康華先生和議。

36. 委員會以 24 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，通過上述臨時動議。

37. 彭長緯先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會反對九巴在 2009 -2010 年度巴士路線發展計劃減車建議；九巴必需維持 6 輛 80M 雙層空調巴士及 11 輛 81K 雙層空調巴士全日正常行走，而 280P 亦必需維持 5 輛雙層空調巴士按照原有班次服務，在適當時間更應增加 80M 與 81K 的班次以加強服務沙田居民。”

楊祥利先生和議。

38. 委員會以 23 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，通過上述臨時動議。

39. 馬行健先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會要求 80 號線巴士總站保留設在美林邨，因應美田邨人口將不斷增加，我們要求九巴增派巴士行走 80 號線，加密班次，加強服務居民，及反對 283 巴士線取消美桃樓巴士站。”

鄭楚光先生和議。

40. 委員會以 24 票贊成、0 票反對及 1 票棄權，通過上述臨時動議。

41. 鄧永昌先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會動議強烈要求運輸署於美田路迴路行人天橋下建設巴士站，供 81、46X、85、E42 等線停泊，方便鄰近之美松苑、美田

邨、翠景花園、恆峰花園及香粉寮一帶居民乘搭上述巴士；此外反對削減 82K 班次。”

馬行健先生和議。

42. 楊倩紅女士表示對 E42 號線有保留。

43. 衛慶祥先生建議刪去“動議”一詞。

44. 鄧永昌先生同意刪去“動議”一詞，並修改臨時動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署於美田路迴路行人天橋下建設巴士站，供 81、46X、85、E42 等線停泊，方便鄰近之美松苑、美田邨、翠景花園、恆峰花園及香粉寮一帶居民乘搭上述巴士；此外反對削減 82K 班次。”

45. 委員會以 25 票贊成、0 票反對及 1 票棄權，通過上述經修改後的臨時動議。

46. 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就 2009-2010 年度沙田區巴士路線發展計劃，造成九巴對區內巴士線過度收縮，服務水平日漸下降，現謹要求運輸署就沙田區巴士線專營權開放並引入競爭，令沙田區居民能得到合理的巴士服務。”

程張迎先生和議。

47. 彭長緯先生、何厚祥先生、馬行健先生、潘國山先生及黃嘉榮先生就動議的字眼提出意見。

48. 容溟舟先生接納部分委員的建議，並修改臨時動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會就 2009-2010 年度沙田區巴士路線發展計劃文件，九巴對區內巴士線過度收縮，服務水平日漸下降，現謹要求運輸署就沙田區巴士線提出試辦部分專營權開放並向沙田區議會提出討論，令沙田區居民能得到合理的巴士服務。”

49. 委員會以 25 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，通過上述經修改得的臨時動議。

50. 陳國添先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會歡迎運輸署及九巴公司建議第 85A 號路線將總站遷移至廣源邨，方便更多市民乘車，但反對取消 82M 號巴士線，要求繼續服務沿線市民。”

陳敏娟女士和議。

51. 委員會以 25 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，通過上述臨時動議。

52. 李子榮先生希望運輸署盡力解決烏溪沙新樓盤、大圍馬鐵站上蓋物業、火炭樂景街新樓盤三個地區的交通配套問題。他提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會對運輸署 2009-2010 年度沙田區巴士路線發展計劃表示失望，其內容並未能回應本區市民的需求。本委員會建議運輸署重新考慮本會過往對巴士班次改善及開拓路線等建議，以居民利益為依歸，提升本區巴士服務水平。”

何厚祥先生和議。

53. 委員會以 29 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，通過上述臨時動議。

54. 主席提出以下臨時動議：

“鑑於馬鞍山第 77 區人口不斷增長，沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求 274P 維持原有班次，並繞經馬鞍山第 77 區，以改善載客不足的情況及方便居民。”

黃戊娣女士和議。

55. 委員會以 30 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，通過上述臨時動議。

56. 潘國山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 81S、305 線全日行走。”

鄧永昌先生和議。

57. 委員會以 30 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，通過上述臨時動議。

(鄭則文先生及程張迎先生此時離席。)

改善馬鞍山恆信街通道及附近的行人過路設施  
(文件 TT 4/2009)

58. 運輸署工程師(馬鞍山)胡善樸先生簡介文件內容。

59. 主席表示，錦泰苑及曉峰灣畔的居民在亞公角街下車後，沒有行人路前往錦泰苑一帶，而錦泰苑入伙至今已八、九年。該建議已提出一年多，但未知何故一再拖延。他認為方案一最切合當區居民的需要，只需橫過一條馬路，而方案二則要橫過兩條馬路。他特別指出早上繁忙時間，巴士線由恆信街出恆泰路後，隨後的車輛數目不多，他希望各委員充分考慮運輸署的方案。

60. 容溟舟先生的回應綜合如下：

- (a) 認爲兩項建議方案各有優點和缺點。文件中方案二提及“因一次橫過的設計會對這路口及附近的車流產生不可接受的交通影響”，他詢問何謂不可接受的交通影響，是否指交通擠塞。如導致交通擠塞，是否因亞公角街較多巴士行走。現時由市區返回馬鞍山的巴士線是經亞公角街左轉入恆信街隧道，然後再右轉上恆泰路往馬鞍山路；
- (b) 他認同有需要設立安全過路處。現時須在亞公角街走一段單車徑才到達過路處。他詢問該單車徑的單車流量及封閉單車徑後對附近居民或單車公園有何影響。如使用該單車徑的人數不多，他不反對將單車徑轉爲行人路。就他觀察所得，這段路較多行人使用，特別是下班時間。現時居民需先到恆信街的對面馬路再過恆泰路，由於兩組交通燈同步轉綠燈，錦泰苑及曉峰灣畔的居民多會走捷徑，以斜行方式橫過馬路。他相信運輸署提出方案一是希望居民直行過馬路。他詢問，除了改動花圃外，錦泰苑是否需要增加配套設施，配合這個過路口的使用。如有需要，錦泰苑是否已同意進行工程。如錦泰苑不答允開出通道口，擔心居民會繼續斜行過路，容易造成危險；以及
- (c) 上屆區議會已有專責小組討論恆泰路支路事宜，但至今仍未有草圖，他詢問何時才會動工。

61. 李子榮先生表示，東一分區委員會已反覆提出有關問題，並多次去信運輸署，但委員對運輸署的答覆並不滿意，他希望運輸署尊重當地居民的意見。他贊成方案一取消單車徑，興建一條馬路直接由恆信街通往錦泰苑。另外，恆信街另一面行人路橋底位置設有巨大路牌，該通道只有兩三米闊，曾有居民撞向路牌受傷，建議改善路牌設計，避免阻礙行人。

62. 黃戊娣女士支持方案一，認為錦泰苑一帶居民從亞公角街下車後必定行經該路段，為免人車爭路，運輸署應在該處設立標誌，要求騎單車人士下車推車。

63. 葛珮帆博士支持盡快落實方案一，她相信居民的習慣難以改變。若採用方案二，由於要橫過兩條馬路，過路時間會增加，居民未必會使用有關過路設施。

64. 張日華先生回應表示，恆信街現時的交通流量已接近飽和，若採用方案二的一次橫過馬路的設計，該燈號需在每一週期的部份時間，將所有車輛停下來，讓行人過路，早上繁忙時間可能因此而出現五百米長的車龍。另外，運輸署和錦泰苑正商討新過路處的安排。運輸署預計每小時最多只有 40 個騎單車人士受影響。

65. 胡善樸先生回應表示，居民對支路的安排意見參差。現時的臨時支路的設計未能容立太多車輛使用，故運輸署只容許巴士及專線小巴使用，目前該臨時支路運作尚好。至於是否需要新的支路，仍須進一步諮詢。另外，運輸署及路政署已安排改建道路指示牌，將四腳設計改為雙腳設計，一邊靠牆一邊靠馬路，讓行人有足夠空間走動。

66. 主席希望路政署盡快改建有關道路指示牌。

67. 委員會以 21 票贊成、0 票反對及 2 票棄權，通過支持方案一。

68. 主席補充，錦泰苑的業主立案法團已同意打開一個通道口。恆泰路臨時支路出馬鞍山路不算繁忙，運輸署可考慮開放給私家車行走。他請運輸署研究後，在下次會議提出討論。

(彭長緯先生、林松茵女士、梁志偉先生、李子榮先生、莫錦貴先生及楊文銳先生此時離席。)

於積泰里、美田路、大埔道高架橋下敷設地下電纜工程簡介文件

(文件 TT 15/2009)

69. 中華電力有限公司(中電)一級工程師周利達先生及項目經理-特別項目黃學明先生簡介文件內容。

(韋國洪先生及蕭顯航先生此時離席。)

70. 何厚祥先生表示理解工程的必要性，認為電力是居民必需品，但工程對海福花園及兩間中學造成影響，特別是學童出入。T3 號道路工程已拖延甚久，進入海福花園的汽車不能經積運街直接右轉，須繞經大埔道迴旋處，多走了不少路段。現時 T3 號道路工程接近完成，但中電又隨即展開工程，不斷對居民造成不便。他希望中電盡量縮短施工時間，盡量減低對市民的不便。由於該處對上是寶福紀念堂，春秋二祭時交通特別繁忙，如可行的話，建議清明後才動工。他提議中電與海福花園的業主立案法團及兩間學校的校長簡介工程，施工期間亦要與他們保持聯絡。作為當區議員，他願意安排中電與上述團體直接溝通，並建議設立熱線，以便即時聯絡中電。除中電外，警方、運輸署及路政署等政府部門也應密切留意美田路的交通情況。他個人支持有關項目，但希望把影響減到最低。

71. 鄧永昌先生詢問如因 T3 號道路工程造成電纜損壞，為何不一併讓中電進行工程。在工程完成後，再挖掘路面，令當區居民十分不滿，反映協調不足。他認為最繁忙的路段是美田路橫跨大埔道的路段。他詢問可否以隧道方式在地底進行工程，減低對居民造成的滋擾。他指出現時中電建議的路線須橫過兩個路口，並建議在第一個橫跨美田路的路口沿行人路直走，到天橋附近再沿斜線到對面，相信可大大減低滋擾，他詢問中電是否可行。

72. 馬行健先生表示不反對鋪設電纜，但詢問中電在簡報提供的一幅照片何時拍攝，相中顯示美田邨及美林邨居民前往買菜途經的地方，但當中沒有人。他又關注挖掘路面的方式，希望如鄧永昌先生所言以隧道方式進行工程。他希望 T3 號道路工程完成後盡快回復本來面貌，例如保留樹木。最後，他讚賞路政署為委員把關。

73. 周利達先生的回應綜合如下：

- (a) 中電明白委員對車流的關注。即使挖掘路面，中電也會鋪設鐵板，保持汽車流通過。在處理與寶福山相關的道路工作時，會安排在清明節後施工，中電也會拜訪學校及海福花園的居民代表，向他們簡介工程；
- (b) 在處理 T3 號道路工程時，電纜外露，中電六月到場開工時，才發現電纜的情況轉差，中電立刻研究各種修理方案，但需要時間找出可行方案；以及
- (c) 美田路照片大約是一個月前下午三時左右在美田路拍攝。相比簡報內的藍色路線，該處人流較少。中電明白有關工程會對居民造成滋擾，並已考慮不同路線去研究減低對居民的滋擾。發覺與大圍心臟地帶中工作相比，美田路人流較少，亦對樹木影響較少。他們有信心在鋪設鐵板後，可疏導人流。

74. 黃學明先生表示，中電在施工期間定會考慮委員的寶貴意見，特別是與兩間中學溝通，在商討施工程序後才動工。他們會留意清明時節的問題。另外，路線仍可微調，中電會研究作出修正，以減低滋擾。

75. 路政署新界區區域工程師(沙田)周振邦先生表示，中電曾去信路政署徵詢意見，當時路政署已對該工程表示強烈保留，原因是中電建議的路線大多與 T3 工程的新建道路重疊。在座各位都已深深了解到，T3 號道路工程會引起附近居民許多不滿，而路政署亦曾接到不少投訴及查詢，因此，路政署對現時中電建議的路線仍有保留。他提出三個問題，希望中電能向會議解釋，首先該修理工程其實是一項大型電纜更新工程，中電當初為何不能與 T3 號道路工程一併進行。第二，路政署曾詢問中電可否選擇第二條路線，惜中電未有回覆。第三，中電是否可進行局部維修，以把掘路範圍減至最低。他補充說現時中電建議的路線幾乎完全重疊 T3 號道路工程的路線，而路政署亦即將接收這路段。根據現行掘路管制政策，新接收的行車路五年內不可開掘，而行人路一年內不可開掘。若中電堅持該建議路線，就必須向路政署申請豁免，而路政署是極不願意批出該豁免。另外，看該工程的規模、預計的交通安排及其他困難，他認為中電預計能在三至六個月內完成工程，以減低對公眾的滋擾，也許是太樂觀。

76. 中華電力有限公司高級項目工程師-東區周國明先生表示，中電目前未有因工程而改路計劃，但正式工程展開後，如發現有改路需要，會再與委員商討，盡量避免影響交通。中電會後會再研究微調路口的可行性。就路政署提出的問題，中電已多次透過電話及去信向路政署解釋工程需要。可惜當中電發現需要進行工程時，土木工程拓展署表示工程已接近尾聲，如當時展開工程，會影響工程的合約問題，因該路段要在限期前交給路政署管理。因此，土木工程拓展署支持中電與路政署商討如何進行工程。另外，舊線路經過多年大大小小的工程，包括電話、水管及渠務等，現已相當擠迫。中電要探測

電纜損壞位置存在困難。即使找到損壞地方，由於舊線路上路面的人流繁忙，要把線路挖出來，對居民會造成重大滋擾，加上舊線已千瘡百孔，敷設新線是一勞永逸的做法。

77. 黃學明先生補充，現有的電纜已鋪設一段長時間，其他掘地工程對該電纜已做成很多處損壞，因此若局部修理，對市民的滋擾更大。中電八月時已希望能更換整條線，只是時間未能配合，現希望取得各位支持。新建建議線路可提高整體穩定性，並將滋擾減到最低。

78. 周振邦先生表示，中電若早知道電纜已鋪設了一段長時間應及早檢查及與其他掘路工程聯繫及安排同步工作。要知道道路政署每天都要面對很多公眾對道路工程的投訴及查詢，公眾會質疑為何同一地方這麼快又再挖掘，而且路線完全一樣。到目前為止，中電提供給路政署的資料，尙未能就剛才的問題提供完備的解釋，日後如有投訴，將難以向公眾交代。他認為中電有須要預備更多資料，以支持這工程項目的必要性和路線選擇。

79. 周利達先生指出中電在電纜露出路面時才能發現電纜千瘡百孔。他們六月發現問題後，已希望盡快進行工程，但時間未能配合。由於電纜毀壞是無法預先知道，他希望與會人士諒解。

80. 中華電力有限公司社區關係經理-新界東麥燦先生表示，中電希望在是次會議諮詢委員，然後才申請掘路許可證。由於舊線路受到其他地下設施局限，修理十分困難。電纜損毀的表徵是絕緣體漏油，這些油用來絕緣及散熱。中電只能從儀表看到油量降低，不知道確實損毀的地方。如沿用本來線路，可能需挖十個洞才找到損壞地方，相當擾民。因此，中電派員觀察後，決定另闢人流較少的新路線，新路線可以微調，中電在確定路線後才申請掘路許可證。

81. 何厚祥先生表示，中電的報告指其他部門原則上沒有反對，但現時有部門提出異議。他希望中電能說服各部門，並在下次會議提供更多資料給委員會討論。

82. 李錦明先生表示現時中電建議在人流較少的地方動工，但問題在於土木工程拓展署剛完成工程。他詢問路政署在港鐵站那邊掘路是否可行。若否，他請路政署提供實際可行的方案。他認為各方應以居民利益為重，敷設電纜工程是必需進行，以免經常停電。最後，他建議中電及路政署再提出可行方案給委員會考慮及表決。

83. 黃戊娣女士表示中電應在會議前先與政府部門妥善溝通，現在要委員表態確是兩難。首先，供電問題十分重要，對當區居民影響甚大，另一方面，她理解路政署若輕易批准會遭人質疑。她認同何厚祥先生的說法，中電應預備更充足的資料。她請部門以居民的利益為前提，考慮豁免程序限制。

84. 周振邦先生表示，路政署並非要反對該項目，而是直至目前所得的資料並未足以讓署方考慮豁免申請。因此，他希望中電提供更全面的解釋。而路政署歡迎隨時與中電實地視察，了解選取這路線的種種原因及當中困難，讓路政署及區議會較易向居民交代。現時距離動工還有一段時間，他希望中電能在下次委員會會議提供更全面的資料，讓各委員支持這項工程。

85. 黃學明先生表示工程已拖延四、五個月，臨時修理的線未知可維持多久，因此必須盡快處理，不能等待下次會議。

86. 主席建議中電及路政署作實地視察，並邀請當區議員出席，以達成共識。

87. 何厚祥先生表示作為當區議員，他樂意參與，並希望其他相關部門也派代表出席。

88. 林康華先生表示相信委員原則上沒有反對。中電應盡快與各政府部門開會，然後通知委員會有關結果，由委員以書面表態，這應是最快的方法。

89. 麥燦先生表示若新線路有掘路限制，大可申請在舊路線掘路，但這是不負責任及擾民。在舊坑進行工程需時超過兩年，故建議以新坑代替舊坑。中電希望知道在大原則下有沒有人反對。如沒有反對，中電可與路政署及相關部門進一步商討細節。

90. 陳盧燕冰女士申報是中電諮詢委員會主席。她認為供電十分重要，中電已解釋路線方面可以商量。如各位同意供電的重要性，應先表態支持方案。路線問題可留待中電與有關部門商議，並諮詢當區議員的意見。

91. 姚嘉俊先生建議先表決有關工程。若委員同意進行工程，中電與路政署可於會後商討其他細節。

92. 主席請委員就中電更換電纜表決。

93. 委員會以 21 票贊成、0 票反對及 2 票棄權，通過支持中電更換電纜。

(衛慶祥先生此時離席。)

提問

黃戊娣女士就馬鞍山巴士線的提問  
(文件 TT 5/2009)

94. 黃戊娣女士表示對運輸署的答覆感到遺憾。她指蔡亞仲先生曾動議開設上述巴士線，並由她和議，但運輸署未有考慮市民需求。她詢問為何運輸署不考慮利用新建的八號幹線。委員亦多次要求開辦沙田至將軍澳巴士線，但運輸署只表示有足夠巴士服務讓馬鞍山居民前往中上環一帶，她詢問有否考慮沙田或大圍往香港島的巴

士服務需求，以及考慮先經外圍後才上青沙公路的建議。她指出沒有直接來往馬鞍山及西環的巴士線，並詢問運輸署開設巴士線先到上環再往西環，或只往上環的可行性。她表示提議經中環只是考慮客量問題。

95. 何厚祥先生認為交通運輸應是整體安排。八號幹線通車未能為公眾帶來裨益，大部分市民均未能使用。他絕對支持開設馬鞍山經八號幹線到西環的巴士線，認為不應只局限單一方向。八號幹線對改善區內的對外交通可起更大作用。除了西環路線，他希望運輸署亦考慮往機場路線，因為馬鞍山以至整個沙田，對前往機場的服務需求殷切。

96. 鄭楚光先生希望運輸署考慮增設由廣源開出的日間過海線，以應付居民的殷切需求。

97. 運輸署高級運輸主任(馬鞍山)吳俊傑先生回應表示，八號幹線通車後流量未穩定，新幹線需要一段時間才有較多車輛使用。運輸署備悉委員提出的各項建議，包括開設經八號幹線往西環及往機場的巴士線，以及廣源的過海巴士服務。

98. 何厚祥先生表示，運輸署只備悉意見並不足夠。八號幹線已通車一段時間，運輸署卻未有任何計劃。他認為運輸署應馬上與巴士公司研究開辦新的巴士路線，顧及沙田居民利益。

99. 主席請運輸署在會後與巴士公司研究開辦行經八號幹線的巴士路線。

楊倩紅女士就巴士公司取消優惠的提問  
(文件 TT 6/2009)

100. 楊倩紅女士表示，長者假日優惠有助長者與家人共聚天倫，取消優惠後會有更多隱閉長者。她感謝各巴士

公司因應市民要求延長長者假日優惠。另外，她希望繼續延長來回折扣優惠，稍後會提出臨時動議。

101. 姚嘉俊先生對於各巴士公司恢復長者假日乘車優惠表示歡迎，但優惠期不長，他希望運輸署要求巴士公司讓長者永久享有乘車優惠。

102. 新巴及城巴有限公司公眾事務主任彭敏華小姐表示，新巴及城巴為對長者表示敬意，把優惠期延長至二零一零年一月三十一日，這是公司能力可負擔的極限。如各位委員提出其他意見，她會向公司反映。

103. 游妙兒女士回應表示，九巴已於二零零八年十二月十七日公布，把長者假日優惠期延長至二零一零年一月三十一日，是公司仔細評估經營環境及財政狀況後決定。由於油價、工資及隧道費等增加，經營成本上漲，九巴未能再延長即日來回的優惠期。九巴會備悉委員的意見。

104. 龍運巴士有限公司高級車務主任蕭穎思女士亦表示，在仔細評估公司的經營環境及財政狀況後，龍運巴士公司在二零零八年十二月十七日公布，延長長者假日優惠一年至二零一零年一月三十一日。由於油價、工資及隧道費增加引致經營成本上升，龍運巴士公司暫未有空間推出其他優惠。

105. 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：

1. 四間巴士公司應承擔社會責任，繼續保留即日來回票價折扣優惠及永久實施長者假日乘車優惠。
2. 運輸當局應維護市民權益，將來批出公共交通機構專營權時，必須加入為長者及傷殘人士提供票價優惠的條款。”

潘國山先生和議。

106. 委員會以 23 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，通過上述臨時動議。

楊祥利先生就翻新獅子山隧道的提問

(文件 TT 7/2009)

107. 主席表示近日從報章得知獅子山隧道(獅隧)會進行維修工程，但交通及運輸委員會從未接獲通知。獅隧維修對沙田的交通運輸影響重大，加上獅隧周邊環境問題眾多，包括大埔道限速不一導致交通意外發生、大老山隧道經常加價及蔚景園外樽頸位置交通嚴重擠塞等。因此，他對維修獅隧感到憂慮。他希望聽取各部門意見，並詢問有何善後計劃。

108. 土木工程拓展署總工程師/沙田黃重生先生回應，就蔚景園對出支路的交通擠塞問題，署方已在早前會議表示，在未與各位委員和居民達成共識前，仍會繼續臨時開放支路。署方理解路政署需要在獅隧進行維修工程，但仍有一段時間才進行，他希望盡快找出方案，解決蔚景園支路問題。現階段正由顧問公司研究，暫無時間表供各位參閱。

109. 路政署高級維修工程師/特別職務陳炳雄先生回應表示，路政署聘請的顧問工程師正研究隧道情況，待本年年中才得知顧問工程師的建議。顧問工程師已在隧道內進行觀察，待抽取物料樣板檢查後，才決定是否需要進行大規模維修。署方完全理解各議員對交通問題的關注，在日間封閉獅隧的後果確實無法想像。據顧問工程師目前檢查所得，暫無需要封閉整條隧道。

110. 主席表示獅隧對沙田影響甚大，區內亦有數條道路需要改善。他建議運輸署盡快研究大埔道的改善工程，

特別是限速由 50 公里轉 70 公里的問題，以及多個轉彎位置等。大埔道有不少輪胎痕跡，有些更跨過對面線，情況觸目驚心，他請運輸署及路政署研究徹底改善大埔道的問題。他希望運輸署及土木工程拓展署在稍後時間就大埔蔚景園支路提交可行方案，並請運輸署跟進大老山隧道的收費問題。他希望在本年年底一併研究如何解決獅隧問題。他請運輸署、路政署及土木工程拓展署跟進上述事項，在年底前再諮詢委員會。

鄭楚光先生就港鐵沙田站至政府合署行人天橋的提問  
(文件 TT 8/2009)

111. 鄭楚光先生認為部門回覆過於精簡。他指出早於二零零三年委員會已通過有關動議，亦有委員在二零零四年提出向村民了解有關問題，但運輸署現時的回覆仍表示項目須進行諮詢，並涉及一定法定程序，現階段未有具體時間表。他分別提出三個問題，包括區議會何時通過興建天橋連接沙田港鐵車站與政府合署、每天有多少人由沙田港鐵車站前往沙田政府合署及附近地方，以及有關部門多年來為何不進行諮詢及諮詢對象為何。另外，運輸署回覆指有計劃在排頭街興建行人過路設施，他詢問有關詳情及時間表。

112. 張日華先生表示，天橋方案曾在交通及運輸委員會會議上討論過。由於當時排頭村村民強烈反對，部門須再研究天橋走線等事宜，盡量避免觸動該處的風水及樹木等。最近沙田民政事務處、路政署及運輸署商討有關方案。基於先前村民提出反對，運輸署未能提供確實的興建時間表。如工程可順利進行，約需要四至五年時間。另外，該項目是由發展商出資的，在目前的經濟環境下，須考慮發展商對展開工程的意願。目前排頭街交匯處很擠迫，運輸署已有方案改善行人過路情況。另外由於部份小巴候車處擠迫，運輸署會一併改善上述問題。現時沙田港鐵車站前往沙田政府合署及附近地方的最繁忙時段人流達每小時四千多人左右，以此推算每天平均人流應為大約四至五萬人。

113. 鄭楚光先生表示，每天有四、五萬人由火車站前往政府合署，反映問題嚴重，他認為不應只諮詢村民。至於風水及走線問題，在設計上應可配合。他詢問當初興建沙田火車站時也一併興建現有天橋，當時有沒有村民反對，運輸署又如何解決問題。若擬建天橋會影響風水，可否考慮在外圍興建。他希望政府盡快解決問題，避免日後發生意外。

114. 周振邦先生表示，多個政府部門都一直就此事保持溝通。首長級官員亦有從會議及書信交換意見，並已成立小組由路政署新界區助理署長擔任主席。現階段如張日華先生所言，先要了解發展商的最新意向及待運輸署進行深入的交通研究，當中包括橋下停車場、人流及交通等。在解決上述事情後，路政署會刊登憲報，正式進行全面諮詢。至於動工時間表，他保守估計，若一切問題得到解決，預計十九個月後可動工。

115. 張日華先生補充，雖然每天的四、五萬人流，但排頭村前方的行人路分為上下兩條行人路，即使是繁忙時間，擠迫問題不算嚴重。他希望各委員明白，先前的反對聲音十分強烈。部門亦需研究多條走線，部分走線須繞經較遠的地方，以避開樹木。

116. 鄭楚光先生建議政府盡快興建由沙田火車站至政府合署的行人天橋，以解決排頭街一帶人車爭路的危機情況及市民受日曬雨淋之苦。

117. 姚嘉俊先生詢問擬建天橋是否由沙田火車站接駁至新城市中央廣場，而非直接接駁政府合署。

118. 周振邦先生表示當中包括兩條行人天橋，分別由車站通往新城市中央廣場，以及由新城市中央廣場通往政府合署。

119. 何厚祥先生建議修改為“盡快推動興建”。

120. 鄭楚光先生接納何厚祥先生的意見，改為建議政府盡快推動興建由沙田火車站至政府合署的行人天橋，以解決排頭街一帶人車爭路及市民受日曬雨淋之苦。

(龐愛蘭女士及葛珮帆博士此時離席。)

### 報告事項

#### 運輸署進度報告

(文件 TT 9/2009)

121. 主席表示最近經常收到馬鞍山 77 區居民投訴，包括錦泰苑居民，他們均表示 680 號線及 681 號線班次不足。他希望運輸署積極考慮增加 680 號線一至兩班特別班次，以行經寧泰路。

122. 李永華先生簡介文件附件內容。

123. 林康華先生建議延長觀塘至皇崗口岸短途巴士線的服務時間至凌晨三、四時，使更多沙田居民受惠。

124. 陳敏娟女士建議運輸署在沙田區內的過境巴士上落客區及皇崗站加強宣傳，通知乘客往觀塘的專車在沙田設中途站，以增加乘客量。

125. 李永華先生感謝委員的意見，並表示已備悉延長服務時間的建議。另外，由於皇崗口岸車站地方不屬營辦商所有，因此營辦商未能在售票處以外的地方張貼告示，但運輸署已與營辦商研究在車廂加強宣傳的可行性。

126. 主席建議增加指示牌，以吸引沙田居民乘搭該線。

#### 在沙田區試驗改善單車徑與行人路交界之安全措施

(文件 TT 10/2009)

127. 胡善樑先生簡介文件內容。

128. 羅光強先生表示，西沙路及馬鞍山路底的單車隧道經常發生單車意外，情況十分嚴重，他請運輸署提供意外數字。他詢問如何令騎單車人士避免撞向硬膠欄杆，以減少意外發生。他認為引致意外發生的原因往往在於騎單車人士未有清楚留意路面情況，他詢問硬膠欄杆在這方面有何作用。他建議運輸署考慮安裝“品”字型欄杆，該款欄杆可讓騎單車人士下車推車。

129. 姚嘉俊先生詢問硬膠欄杆的擺放方式，是否在原先鐵欄倒“U”字型擺放。他擔心該款硬膠欄杆容易被人移走。另外，他代黃澤標先生發表意見，建議運輸署考慮在單車徑適當位置興建凸起的減速斜坡，以減少意外發生。

130. 張日華先生回應表示，運輸署的試驗會於單車徑及行人路適當位置加裝標誌，並在單車徑及行人路交叉口塗上不同顏色，提醒騎單車人士前面路段須慢駛。另外，硬膠欄杆的擺放方式是在原有鐵欄位置放置數個較狹窄的倒“U”字型硬膠欄杆。他表示如騎單車人士未能及時在“品”字型的欄杆前停下，造成的傷害將會更大。部門會用適當的方法防止硬膠欄杆被人移走。另外，運輸署正研究如何協助騎單車人士在適當地方減速，並已在科學園位置進行測試。

131. 主席請運輸署於會後繼續跟進委員的意見。

(林康華先生、李錦明先生、余倩雯女士及何秀武先生此時離席。)

有關封閉單車徑以便舉行公益金百萬行及博愛單車百萬行  
(文件 TT 16/2009)

132. 胡善樑先生簡介文件內容。

133. 委員會知悉上述文件內容。

工作小組報告  
(文件 TT 11/2009)

134. 委員知悉道路交通安全工作小組的會議記錄及更新成員名單。

資料文件

路政署工程進度報告  
(文件 TT 12/2009)

135. 黃戊娣女士表示，NE/590/07 工程已完成，但未有涵蓋她建議的地方。另外，她詢問 NE/601/06 及 NE/381/07 工程的進展。她表示文件所載的位置及資料與她的建議有出入，希望路政署稍後與她一同到場視察。

136. 馬行健先生就 NE/041/07 工程的情況指中電正在同一地方鋪設 132KV 電纜，他詢問是否議題四(d)所提及的鋪設電纜工程。

137. 周振邦先生回應表示，工程是由運輸署所設計，很多時候路政署到場視察後會發現與設計有相抵的障礙物，包括樹木的根或公用事業井蓋，因此須進一步與運輸署商討對策或改動設計，未能如期展開工程。路政署及運輸署已有既定系統釐訂工程的緊急程度及先後次序。另外，NE/041/07 工程和議題四(d)的建議工程分別在兩個不同地方進行。

138. 主席知悉路政署已盡力完成多項工程，但仍希望署方可趕快完成餘下工程。

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 13/2009)

負責人

沙田市中心交通違例檢控數字  
(文件 TT 14/2009)

139. 委員會知悉上述兩份資料文件。

下次會議日期

140. 主席表示，下次會議定於二零零九年三月三日(星期二)下午二時三十分於區議會會議室舉行。會議於下午七時零八分結束。

沙田區議會秘書處  
STDC 13/15/45

二零零九年二月