

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一二年度第四次會議記錄

會議日期：二零一二年七月三日(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>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
姚嘉俊先生(主席)	區議會議員	下午二時三十分	下午五時五十三分
余倩雯女士(副主席)	”	下午二時三十分	下午五時五十三分
何厚祥先生,BBS,MH	區議會主席	下午二時三十分	下午五時五十三分
彭長緯先生,BBS,JP	區議會副主席	下午二時三十七分	下午五時五十三分
陳國添先生,MH	區議會議員	下午二時五十六分	下午五時五十三分
陳敏娟女士	”	下午二時三十分	下午五時五十三分
陳諾恒先生	”	下午二時三十分	下午五時五十三分
鄭楚光先生,MH	”	下午二時三十分	下午五時五十三分
鄭則文先生	”	下午二時四十九分	下午五時五十三分
程張迎先生,MH	”	下午二時三十分	下午五時五十三分
林松茵女士	”	下午三時正	下午四時十五分
羅光強先生	”	下午二時四十八分	下午五時五十分
李子榮先生	”	下午四時十分	下午五時五十三分
李錦明先生,MH	”	下午三時八分	下午五時正
梁志偉先生	”	下午二時四十一分	下午四時十五分
梁家輝先生	”	下午二時三十分	下午四時三十四分
李世榮先生	”	下午二點三十分	下午四時二十九分
麥潤培先生	”	下午二時三十分	下午四時四十二分
莫錦貴先生,BBS	”	下午二時三十八分	下午五時四十四分
吳錦雄先生	”	下午二時三十分	下午五時五十三分
龐愛蘭女士,JP	”	下午二時三十六分	下午五時十二分
葛珮帆博士,JP	”	下午二時四十七分	下午三時四十七分
蕭顯航先生	”	下午二時三十分	下午三時三十六分
鄧永昌先生	”	下午二時三十分	下午五時十分

<u>出席者</u>	<u>職 銜</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
湯寶珍女士, MH	區議會議員	下午二時三十分	下午五時五十三分
董健莉女士	”	下午二時三十分	下午五時五十三分
衛慶祥先生	”	下午二時三十分	下午五時五十三分
黃澤標先生	”	下午二時三十分	下午四時四分
黃嘉榮先生	”	下午二時三十分	下午五時五十三分
黃宇翰先生	”	下午二時三十分	下午五時五十三分
楊祥利先生	”	下午二時三十七分	下午五時五十三分
楊文銳先生	”	下午二時三十七分	下午五時五十三分
楊倩紅女士, MH	”	下午二時三十分	下午五時五十三分
容溟舟先生	”	下午二時三十分	下午五時五十三分
洪偉強先生	增選委員	下午二時三十分	下午五時五十三分
李志麒先生, MH	”	下午二時三十分	下午五時五十三分
梁家瑋先生	”	下午二時三十分	下午五時五十三分
唐學良先生	”	下午二時三十分	下午五時三分
李馥貞女士(秘書)	沙田民政事務處行政主任(區議會)4		

<u>列席者</u>	<u>職 銜</u>
鄭兆勛先生	沙田民政事務助理專員
李永華先生	運輸署高級運輸主任/沙田
黃依凡女士	運輸署高級運輸主任/馬鞍山
何勁松先生	運輸署高級工程師/沙田
何名開先生	運輸署工程師/馬鞍山
唐 翔先生	運輸署工程師/沙田一
趙鏡波先生	運輸署工程師/沙田二
郭家駿先生	路政署新界區區域工程師/沙田(2)
陳月琴女士	房屋署副房屋事務經理(隆亨)(2)
冼國光先生	沙田地政處行政助理/地政
蔣瑞菁女士	香港警務處沙田警區行動主任
葉少偉先生	香港警務處沙田警區交通隊主管
李述恒先生	九龍巴士(一九三三)有限公司 高級主任(策劃及發展)
游妙兒女士	九龍巴士(一九三三)有限公司 幹事(對外事務)
羅秩球先生	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)
鍾佩怡女士	新巴及城巴有限公司公眾事務主任

列席者

曾淑儀女士

職 銜

沙田民政事務處高級行政主任(區議會)

應邀出席者

李志成先生

歐陽偉強先生

何國添先生

黃鑫源先生

梁繼明先生

蔡玉蓮女士

黃其光先生

李健恆先生

梁廣華先生

職 銜

路政署高級工程師/新界 1

路政署工程師/新界 1-1

土木工程拓展署新界東拓展處高級工程師 4

土木工程拓展署新界東拓展處工程師 5

龍運巴士有限公司高級車務主任

香港鐵路有限公司助理公共關係經理-對外事務

萬利仕(亞洲)顧問有限公司副項目董事

萬利仕(亞洲)顧問有限公司項目工程師

萬利仕(亞洲)顧問有限公司項目工程師

未克出席者

劉偉倫先生

丘文俊先生

鄭捷彬先生

李慧嫻女士

羅文生先生

職 銜

區議會議員 (已請假)

” (”)

增選委員 (”)

” (”)

” (未有請假)

負責人

主席歡迎各委員及政府部門代表出席委員會本年度第四次會議，特別歡迎首次出席會議的運輸署高級工程師/沙田何勁松先生及路政署新界區區域工程師/沙田(2)郭家駿先生，他們分別接替陳浩樑先生及周振邦先生。主席代表委員會恭賀鄭楚光先生及黃貴有先生分別獲頒榮譽勳章及行政長官社區服務獎狀。

委員請假事宜

2. 主席表示秘書處收到下列委員的書面請假申請：

劉偉倫先生 身體不適

鄭捷彬先生 ”

李慧嫻女士 身體不適
丘文俊先生 工作原因

委員會通過上述四位委員的請假申請。

通過二零一二年五月八日會議記錄

(會議記錄 TT 3/2012)

3. 委員一致通過上述會議記錄。

續議事項

政府部門及有關機構就上次會議所議事項的回覆

(文件 TT 32/2012)

4. 鄭楚光先生再次促請龍運巴士有限公司(龍運)重新考慮於早上時段，增派一部 A41 號線巴士由黃泥頭巴士總站開出，以配合乘客需求。

5. 主席請九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)的代表向 九巴 龍運轉達鄭楚光先生的意見，並請龍運於會後直接回覆鄭楚光先生。

討論事項

沙田區現有行人天橋加建無障礙設施的建議 – 大埔公路(橫越港鐵沙田站)近田寮的行人天橋(結構編號：NF71)

(文件 TT 33/2012)

6. 主席歡迎路政署高級工程師/新界 1 李志成先生、工程師/新界 1-1 歐陽偉強先生、萬利仕(亞洲)顧問有限公司副項目董事黃其光先生，以及兩位項目工程師李健恆先生及梁廣華先生出席會議。

7. 李志成先生及李健恆先生簡述文件內容。

8. 程張迎先生認為兩個方案中安裝升降機的方案(方案二)較佳，因為佔地較少，受影響的樹木亦較少，而且該天橋的人流不算多。他詢問方案二的弊處及是項工程的施工時間表，並建議路政署以表列方式綜合兩個方案的利弊，以便委員作比較。此外，他指路政署早前曾就區內其他行人天橋及隧道加建無障礙設施的計劃諮詢委員會，詢問為何不就區內其他相關之工程一併諮詢委員會。

9. 衛慶祥先生指該天橋的使用者不多，在善用資源的大前提下，他支持興建斜道的方案(方案一)。他要求有關部門或機構清理該處附近的雜草和處理蚊蟲滋生的問題，方便附近及有需要人士使用該處之無障礙設施。

10. 容溟舟先生認為兩個方案各有利弊，最重要的考慮因素是使用者的需要，包括輪椅使用者獨自使用可能會感到吃力。他詢問是否需要就兩個方案進行表決，若是，在文件資料不足的情況下，他會投棄權票。

11. 鄭楚光先生傾向支持方案一。

12. 黃宇翰先生感謝路政署早前安排委員到現場實地視察。他得悉擬興建的斜道的斜度為 1:12，較天橋另一端的 1:10 為佳。升降機一旦進行保養維修會對使用者造成不便，因此他認為加建斜道（即方案一）較為合適。

13. 彭長緯先生相信路政署所提供的兩個方案應該符合使用標準。他建議委員會先通過採用方案一或方案二，以便路政署就設計方案的可行性研究招標，務求可盡早開展下一階段之詳細設計及施工工作。

14. 李志成先生的回應綜合如下：

- (a) 顧問公司為是次加建無障礙設施的計劃提供了兩個方案，分別為興建斜道（方案一）和安裝升

降機（方案二），兩個方案各有可取之處。方案二需要加設平台以方便乘客等候升降機，但工程可能涉及港鐵範圍，令建造時間及成本上升。方案一所佔的面積較大，但與方案二涉及港鐵範圍的問題相比，較容易處理。而方案一的保養維修費用較少，亦能確保有需要人士可 24 小時使用該設施，不會因進行保養維修而受影響。平衡各項因素後，建議委員會支持方案一；

- (b) 政府現正計劃為全港未符合現行規格的行人天橋、行人隧道及高架行人道分階段加建無障礙設施，工程分兩階段完成，預計於二零一六至一七年完成較簡單的工程，較複雜的工程（包括需要為大型或複雜之地下公共設施作出預先改道）則預計於二零一八年完成；
- (c) 路政署一般會先招標委聘顧問公司就加建無障礙設施及相關工程先進行初步可行性勘查研究，然後申請撥款，再作下一階段之詳細設計及施工，一般施工期約為兩年；
- (d) 根據相關條例，升降機及斜道皆屬無障礙設施。為方便有需要人士使用斜道，將會選用較平坦及符合標準（1:12）的斜度。如有需要，斜道中段亦會設有平台，而在一些空間較狹窄的地方，會考慮是否適合安裝升降機；
- (e) 路政署於早前已就區內其他需要加建無障礙設施的行人天橋和行人隧道諮詢了委員會。而路政署今次是向委員會諮詢餘下尚未考慮加建無障礙設施的構築物，希望趕及與早前已向委員會諮詢的工程一併動工，故希望在得到委員會支持上述之方案後，盡快展開下一階段工程；以及

- (f) 如委員在現階段之初步可行性研究對上述無障礙設施方案及相關工程有任何意見，可向顧問公司反映，以便顧問公司能一併納入可行性研究報告內，於稍後詳細設計時以作參考。至於蚊蟲的問題，稍後亦會向有關部門反映。

路政署

15. 黃其光先生補充，安裝升降機約需 800 至 1,000 萬元，興建斜道則約需 400 萬元；升降機的電費及保養維修費平均每年約需 45 萬元，斜道則少於 10 萬元。他表示文件的目的是希望得到委員會原則上支持建議方案，以便路政署招標委聘顧問公司就詳細設計進行可行性研究，路政署會在可行性研究完成後向委員會匯報，之後才開始施工。

16. 主席表示，路政署須於區內多條行人天橋及行人隧道加建無障礙設施，早前已就多項工程諮詢委員會。路政署必須得到委員會支持，才可委聘顧問公司就詳細設計進行可行性研究，因此委員會需要就兩個方案進行表決，而路政署已表明日後會就設計方案諮詢委員會。

17. 委員以 22 票贊成及 4 票棄權通過文件，即通過路政署提出的方案一。

大埔公路(沙田段)第二階段臨時交通管理措施

(文件 TT 34/2012)

18. 主席歡迎土木工程拓展署(土拓署)新界東拓展處高級工程師 4 何國添先生及工程師 5 黃鑫源先生出席會議。

19. 運輸署工程師/沙田一唐翔先生簡述文件內容。

20. 黃宇翰先生擔心第二階段臨時交通管理措施(第二階段措施)實行後，排頭街會更加擠塞。他詢問若試驗後收到大量投訴而須撤回措施，需要多少時間。他促請政府研究長遠解決大埔公路(沙田段)交通擠塞問題的方案。

21. 鄭楚光先生詢問實行第二階段措施的目的。若是項措施無助紓緩大埔公路(沙田段)蔚景園前面路段往荃灣方向的擠塞情況，他不會予以支持。他建議運輸署在該路段加設車速顯示屏，讓駕駛者可提早選定路線，及早把車輛分流。

22. 林松茵女士對第二階段措施的成效有保留，擔心會加重大圍迴旋處的交通負荷，引起另一個交通問題。她詢問第二階段措施會試行多久，以及撤回措施需時多久。她擔心朝令夕改的交通管理措施會令駕駛者無所適從，甚至會因交通指示經常改動而釀成意外。

23. 莫錦貴先生不支持第二階段措施。排頭街人車爭路情況嚴重，若車流再增加，情況會更惡劣。他指大埔公路(沙田段)的交通擠塞問題是跨區問題，但一直以來都是沙田居民加以遷就。改道措施已對沙田居民帶來極大不便，由大圍往沙田要繞一個大圈。他促請政府研究其他可行的解決方案。

24. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 第二階段措施所建議的改道路線迂迴曲折，會引起其他交通問題，例如改道後車輛在沙田鄉事會路不能左轉入大埔公路南行的支路，而由排頭街出沙田鄉事會路的車輛則可以右轉入該支路，因此駕駛者會選擇先進入排頭街再轉入大埔公路，進一步加重排頭街的交通負荷；
- (b) 他不希望重蹈第一階段臨時交通管理措施的覆轍，該項措施不但未能透過分流車輛紓緩大埔公路(沙田段)的擠塞情況，反而導致很多車輛在該處胡亂切線，造成混亂；以及
- (c) 他認為解決大埔公路(沙田段)交通擠塞問題的方

法之一，是提早在火炭路路段實行分流措施，例如禁止中線的車輛切入快線，迫使往荃灣的駕駛者提早選定路線。若切線情況減少，車流自然較為順暢。該路段擠塞問題的核心之一，是蔚景園前面路段的時速限制為每小時 50 公里。他建議把大圍至火炭的一段東鐵綫搬到地底，以騰空地地面擴闊大埔公路，紓緩該處的交通擠塞情況。

25. 衛慶祥先生認為運輸署在提及第二階段措施的成效時缺乏信心，難以說服委員支持是項方案。據悉大埔公路(沙田段)的駕駛者七成來自大埔和北區，他曾建議在車輛駛入沙田前或在沙田以北提早把車輛分流，以減輕該路段的壓力。他促請運輸署積極考慮上述建議。

26. 程張迎先生認為第二階段措施並不可行，不但加重大圍一帶的交通負荷，亦為駕駛者帶來不便和造成混亂，不熟悉區內交通情況的駕駛者甚至會因此而發生意外。他建議在大學和馬場的路段加設交通消息電子顯示屏，以便駕駛者因應道路情況及早選定路線。他要求把是項方案撤回。

27. 唐翔先生的回應綜合如下：

- (a) 在早上繁忙時間，由沙田鄉事會路北行線轉入大埔公路南行支路的車輛約有 700 至 800 架次，若駕駛者選用第二階段措施所建議的替代路線，改道從大涌橋路至車公廟路及美田路前往九龍西及荃灣方向，大埔公路(沙田段)的車流及車輛切線情況將可減少，從而達到紓緩該路段交通擠塞的目的；
- (b) 第二階段措施的關鍵，在於有多少駕駛者願意選用替代路線往城門隧道及青沙公路，因此難以預計措施的成效。運輸署擔心第二階段措施可能影響排頭街巴士及專線小巴的運作，因此建議於本

年八月中以試驗形式實行第二階段措施。如有確切需要，運輸署會恢復該路段原來的交通安排，屆時只需遮蓋有關指示，約需數天時間；以及

- (c) 運輸署會在實行第二階段措施前加強宣傳，除了派發宣傳單張外，亦會在大涌橋路和源禾路等主要路口設置道路標記和指示，亦會在適當的地點設置大型橫額，預告有關安排。運輸署將會在恰當的路段加設車速顯示屏。

28. 主席表示土拓署及運輸署於本年三月六日的會議上提出第二階段措施，當時委員會支持第二階段的交通管理措施，但並不同意於繁忙時間限制車輛由排頭街出沙田鄉事會路南行右轉入大埔公路的支路。委員會當時要求有關部門詳細研究委員會提出的修訂建議，有關部門於是次會議提出修訂後的試驗計劃，作為紓緩大埔公路(沙田段)交通擠塞問題的短期措施。土拓署和運輸署當時提出的長遠解決方案是封閉蔚景園前面的支路。主席請委員就文件的建議方案作出表決。

29. 委員以 4 票棄權及 22 票反對，否決上述文件的建議方案。

30. 主席促請土拓署和運輸署盡快研究可行的長遠解決方案，並把有關事宜交由委員會轄下的關注沙田大型交通建設發展工作小組跟進。

委員會轄下工作小組年度工作計劃修訂

(文件 TT 35/2012)

31. 委員一致通過委員會轄下道路交通安全工作小組的年度工作計劃修訂。

提問

楊倩紅女士就巴士安全帶作出的提問

(文件 TT 36/2012)

32. 主席歡迎龍運高級車務主任梁繼明先生出席會議。

33. 楊倩紅女士的意見及續問的事宜綜合如下：

(a) 她詢問為何在巴士內除了高危位置外，其他座位都沒有安全帶，以及為何並非所有新購置的巴士都有在座位上配置安全帶。另外，她認為要在一九九七年以前購入的巴士上也安排加裝安全帶困難不大，促請運輸署及巴士公司以乘客安全為先；以及

(b) 很多乘客會在巴士上閉目養神或小睡片刻，她促請巴士公司在機場巴士所有座位加裝安全帶，並要求立例規定乘客必須佩戴安全帶。

34. 鄧永昌先生的意見及詢問的事宜綜合如下：

(a) 他詢問運輸署為何強制規定所有小巴座位必須配置安全帶，而載客量較大的巴士卻不受上述規定管制。他不明白為巴士加裝安全帶有多困難；以及

(b) 他要求運輸署提供過去因乘客在發生意外時沒有佩戴安全帶而造成傷亡的數字。

35. 李錦明先生認為應以乘客安全為先，在巴士加裝安全帶以保障乘客安全。他認為一九九七年以前購入的巴士要加裝安全帶不會太困難，運輸署及巴士公司不應以此為藉口。他要求巴士公司提供一九九七年以前購入的巴士數量。

36. 運輸署高級運輸主任/馬鞍山黃依凡女士的回應綜合如下：

- (a) 運輸署同意安全帶能為乘客提供一定保障，該署會在有需要的情況下針對合適的車種引入相關規定。運輸署會繼續鼓勵巴士公司在技術上可行的大前提下，盡量為巴士的座位配置安全帶。巴士公司已在所有一九九七年以後購入的雙層巴士的上層或所有沒有遮欄的座位加裝安全帶，以加強對乘客的保障。運輸署會繼續鼓勵巴士公司研究在巴士加裝安全帶的可行性；以及
- (b) 因乘客在發生意外時沒有佩戴安全帶而造成傷亡的數據，如有相關資料，她將於會後提供。

運輸署

37. 九巴幹事(對外事務)游妙兒女士表示，雖然現行法例並沒有要求巴士座位須配置安全帶，但九巴為提升營運安全及配合個別乘客的需要，已在一九九七年以後投入服務的巴士上，為“無遮欄座位”加裝安全帶。九巴車隊中，六成以上已為“無遮欄座位”配置安全帶。“無遮欄座位”包括面向車頭方向而座位前方沒有椅背、擋板或扶手遮擋的座位。

38. 新巴及城巴有限公司公眾事務主任鍾佩怡女士表示，新巴及城巴有限公司(新巴城巴)已在一九九七年以前設計的巴士的上層，為車頭擋風玻璃加設保護欄杆，以及在一九九七年以後設計的巴士的上層，為第一行四個座位加裝安全帶。此外，兩巴已在近年購買的新車上，為“無遮擋座位”配置安全帶。一般而言，每輛巴士有 14 個“無遮擋座位”，並已配置安全帶，視乎巴士車種而定。

39. 梁繼明先生表示，龍運一直以安全至上為服務宗旨，現時的龍運車隊中，五成以上已為所有座位配置安全帶，其餘亦已為“無遮欄座位”配置安全帶。車上有標貼提醒

乘客佩戴安全帶。

40. 主席表示收到楊倩紅女士提出的臨時動議。

41. 主席及委員一致通過討論楊倩紅女士提出的臨時動議。

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促請運輸署與巴士公司研究，所有巴士必須配備安全帶，保障乘客安全。”

龐愛蘭女士和議。

43. 委員一致通過上述臨時動議。

龐愛蘭女士就九巴票價機制及分段收費作出的提問
(文件 TT 37/2012)

44. 龐愛蘭女士的意見及續問的事宜綜合如下：

(a) 現時的票價機制欠缺透明度，並無列明“一籃子”因素各佔的百分比，公眾亦不知道巴士公司如何計算營運數據；以及

(b) 她委託香港城市大學調查巴士脫班情況，結果發現脫班率由 10 至 50% 不等。她不滿巴士公司在申請加價的同時，服務質素不斷下降。她詢問運輸署如何監察巴士脫班的情況。

45. 余倩雯女士建議效法新加坡設立巴士分段收費。她將於會後向九巴提供新加坡巴士服務分段收費的資料。

46. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) “可加可減”票價機制的方程式並不合理，過去數年方程式上的“生產力增幅”都是零，而當工資增加和遇上通脹時，就會加價。他認為方程式應包括反映巴士服務質素的指數，否則難以懲罰服務質素低的巴士線。他要求優化該方程式；
- (b) 他詢問是否只有新巴和城巴才有八達通雙向分段收費服務的專利；
- (c) 九巴為分流部分區內線的乘客，在部分長途線設立分段收費。部分區外線的分段收費與路線相同的區內線一致，但亦有部分區外線的分段收費比區內線便宜，例如 85K 和 89C 號線，他促請巴士公司調整有關收費；以及
- (d) 他要求政府統計處提供計算“綜合消費物價指數”的方程式和考慮因素。

47. 運輸署高級運輸主任/沙田李永華先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署回覆提問時夾附了立法會二零零九年就檢討專營巴士票價調整而擬備的文件，內裏詳列專營巴士票價調整的安排，包括票價調整方程式和多項考慮因素，例如乘客的滿意程度。“可加可減”票價機制實行的時間不太長，上述立法會文件提及政府今年會檢討票價調整安排；
- (b) 運輸署十分關注巴士脫班的情況，除了在收到投訴後予以跟進，亦會主動抽查巴士服務。運輸署留意到最近的脫班情況有所改善，但仍會繼續跟進。他歡迎龐愛蘭女士把有關巴士服務的調查結果交給運輸署，方便運輸署與巴士公司研究及跟進；以及

- (c) 運輸署根據現行機制為巴士線訂立票價上限。運輸署一向鼓勵專營巴士承辦商因應其營運情況及社會經濟環境，盡可能提供優惠給乘客。現時各巴士公司為乘客提供多項不同類型的票價優惠，例如分段收費、巴士轉乘優惠、小童半價優惠、長者半價優惠等，受惠乘客每天達 80 萬人次。

48. 九巴高級主任(策劃及發展)李述恒先生表示，九巴根據路線種類和長度以及“車費等級表”釐定巴士路線的收費，因此短程的區內線一般收費較低，而為了提升營運效率，九巴鼓勵短途乘客盡量選用合適的短途線，以免降低長途線的效率。他解釋，釐定部分巴士線的分段收費時，會考慮不同的市場因素，而部分亦有歷史原因。他備悉委員的意見，日後調整巴士服務收費時會用作參考。

49. 鍾佩怡女士表示將於會後補充新巴城巴八達通雙向分段收費的資料。 新巴城巴

50. 主席表示秘書處將於會後向政府統計處轉達容溟舟先生的訴求。 秘書處

51. 主席表示收到龐愛蘭女士提出的臨時動議。

52. 主席及委員一致通過討論龐愛蘭女士提出的臨時動議。

53. 龐愛蘭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檢討現時巴士公司的“可加可減”票價機制，增加透明度，並需考慮市民的經濟負擔能力，例如提供巴士分段收費，避免加費過高，市民難以接受。而巴士公司於增加票價時，亦應改善服務質素，增費同時增值。”

黃嘉榮先生和議。

54. 委員一致通過上述臨時動議。

陳敏娟女士就無障礙巴士站作出的提問

(文件 TT 38/2012)

55. 陳敏娟女士詢問運輸署如何定出興建無障礙設施的優先次序，並希望該署提供全港尚未設有顯示屏的巴士站數目，以及廣源巴士總站增建無障礙設施的詳情，包括工程時間表和設計圖則，另外又詢問九巴在沙田及馬鞍山區有多少個巴士總站尚未設有顯示屏。她要求加快興建“乙類”無障礙設施(“乙類”)，希望能夠在二零一四年之前完成。

56. 湯寶珍女士希望知道沙田及馬鞍山區各個“乙類”項目的施工時間表及優先次序，以及巴士進出巴士總站時會否與行人輔助線的範圍保持一定距離，以保障傷健人士的安全。

57. 容溟舟先生多謝運輸署、路政署及九巴通力合作，促成在富安花園巴士總站加建無障礙設施。他詢問運輸署何時在富安花園巴士總站加設觸覺引路帶連接至富安花園，以及為何運輸署和衛生署對巴士總站範圍的定義有所不同。他另外又詢問排頭街公共運輸交匯處、新翠巴士總站和恆安巴士總站的工程何時開始施工，亦希望知道九巴如何提高室內與室外電子顯示屏的穩定性。

58. 運輸署工程師/馬鞍山何名開先生表示運輸署按傷健人士使用巴士總站的情況，定出興建無障礙設施的優先次序，並徵詢過傷健團體的意見。巴士進出巴士站時不會駛經行人輔助線，而由於地界問題，路政署會在富安花園巴士總站至屋苑邊界的範圍加設觸覺引路帶。他稍後會提供

運輸署

59. 黃依凡女士表示稍後會補充設有顯示屏的巴士總站佔全港巴士總站數目的比例。 運輸署

60. 游妙兒女士表示，九巴已於全港 28 個巴士總站加設電子顯示屏，其中七個在沙田及馬鞍山區。受戶外環境因素影響，部分室外電子顯示屏或會出現不穩定的情況，九巴得悉後會盡快安排修理，並會繼續研究如何提高顯示屏的穩定性。她稍後會補充沙田及馬鞍山區尚未設有顯示屏的巴士總站資料。 九巴

61. 鍾佩怡女士表示，新巴城巴在沙田及馬鞍山區內行走的路線較少，在巴士總站增建設施的工作主要由運輸署或九巴負責。

62. 梁繼明先生表示，龍運只於屯門市中心和愉翠苑使用九巴所裝設的電子顯示屏，並透過與九巴相同的“綜合巴士服務資訊顯示系統”，向乘客發放最新的巴士路線資訊。

63. 郭家駿先生表示，路政署收到運輸署發出的施工令後，會即時開始規劃。沙田及馬鞍山區多項已發出施工令的“乙類”項目，將於本年第三季至明年第一季開始施工，廣源巴士總站的項目則計劃於本年第三季開始施工，預計於本年年底完工。

64. 主席建議有關部門日後在施工前，與當區區議員緊密聯絡，預先提供設計圖則供議員參考。

65. 主席表示收到陳敏娟女士提出的臨時動議。

66. 主席及委員一致通過討論陳敏娟女士提出的臨時動議。

67. 陳敏娟女士提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會動議，要求加快在沙田及馬鞍山區巴士總站及公共運輸交匯處興建無障礙通道及電子顯示屏設施。”

龐愛蘭女士和議。

68. 委員一致通過上述臨時動議。

楊祥利先生就規管單車駕駛安全作出的提問

(文件 TT 39/2012)

69. 楊祥利先生希望政府為單車初學者提供練習場地，並對騎單車者使用手提電話作出規管。他詢問運輸署如何增加靠背式(斜躺)單車的安全性。

70. 董健莉女士促請政府完善大水坑單車公園內的配套及教育設施，並規定騎單車者講電話時必須使用免提裝置，同時加強執法以減少騎單車者在行人路上騎單車，從而減少意外的發生。

71. 何厚祥先生指出，現時有法例規管單車安全，他請警方提供單車方面的檢控數據及最高罰款的案例。他詢問政府有否與時並進，定期檢討現行法例，以及有否立法禁止在騎單車時播放音樂，以免影響他人，另外又詢問警方會否引用法例檢控騎單車者不專心駕駛。

72. 何名開先生表示政府十分關注單車安全，並通過不同途徑宣傳安全駕駛。運輸署網站的《單車資訊中心》載有推廣單車安全的資訊。運輸署會和警方合作，加強單車安全的宣傳和教育工作。

73. 香港警務處沙田警區交通隊主管葉少偉先生表示警方一直十分關注單車意外的成因。他指意外大多在假日發

生，約九成只涉及騎單車者本人，大多只屬輕傷。警方把減少單車意外列為首要任務，交通部道路安全組每天派員到區內一些鄰近行人路的單車徑派發宣傳單張和檢控違例人士，單車檢控數字有上升趨勢，而沙田各個警區每月都會向區內的單車租用店宣傳單車安全，促請店舖人員提醒初學者注意安全。根據沙田裁判法院和粉嶺裁判法院最近的檢控個案，罰款主要介乎 250 至 450 元，部分高達 600 元。沙田及大埔警區均沒有關於騎單車者因使用手提電話而被檢控的數據。警方會繼續致力減少沙田的單車意外。

74. 主席表示收到楊祥利先生提出的臨時動議。

75. 主席及委員一致通過討論楊祥利先生提出的臨時動議。

76. 楊祥利先生提出以下臨時動議：

“隨著政府大力推廣單車運動，使用單車作為代步和休閒用途的市民日漸增多。但是法例卻未能保證騎車者與其他道路使用者的安全，情況令人憂慮。

為此，沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求：

- (一) 政府應盡快增加單車練習場地供初學者使用；
- (二) 政府應規管騎單車者必須使用通話免提設備；
- (三) 政府應重新檢討單車的定位，推動單車為區內環保交通工具；
- (四) 單車款式日新月異，政府應為各式單車分類，及建議使用守則。”

董健莉女士和議。

77. 委員以 21 票贊成及 1 票棄權通過上述臨時動議。

李子榮先生就馬鞍山鐵路班次作出的提問
(文件 TT 40/2012)

78. 主席歡迎香港鐵路有限公司(港鐵)助理公共關係經理-對外事務蔡玉蓮女士出席會議。

79. 李子榮先生指馬鞍山鐵路(馬鐵)傍晚繁忙時段的列車班次為四分鐘一班，大圍站 4 號月台由於狹窄，無法容納繁忙時段的乘客，他要求增加馬鐵繁忙時段的列車班次，加快疏導乘客。港鐵指繁忙時段的馬鐵列車載客率約五成多，他詢問港鐵如何界定“繁忙時段”和如何得出該數據，以及“車站助理及職員”如何協助維持候車月台的秩序。此外，他指月台屏幕所顯示的班次時間經常不準確。

80. 容溟舟先生質疑港鐵計算“繁忙時段載客率”的方法，詢問是否以乘客出入閘人次計算，他認為港鐵的數據未能反映繁忙時段車廂擠迫的情況。他建議列車提早靠站讓乘客上車，以減輕月台的負荷，亦可減低乘客不慎墮軌的危機。他要求增加繁忙時段的馬鐵列車班次，以及提早把馬鐵車廂由四卡增加至八卡。他指部分馬鐵月台長度不足，亦未有加設閘門，擔心在發生意外時應變人手不足。他要求港鐵日後安排熟悉車務運作的代表出席會議。

81. 湯寶珍女士指馬鞍山人口近年迅速增長，詢問港鐵如何在馬鐵服務方面作出相應的配合。繁忙時段的馬鐵車廂十分擠迫，她質疑港鐵計算“繁忙時段載客率”的方法。另外，她詢問馬鐵增設月台閘門的時間表。

82. 蔡玉蓮女士的回應綜合如下：

- (a) 不同鐵路綫的繁忙時段有所不同，她稍後會提供 港鐵馬鐵繁忙時段載客率的計算方法；
- (b) 馬鞍山綫早上繁忙時段的列車班次平均三至四分鐘一班，傍晚繁忙時段則平均四分鐘一班。港鐵已於傍晚繁忙時段安排穿著制服的車站助理

及職員當值，負責維持秩序及協助上落車的乘客，並透過閉路電視監察月台的人流，保持月台秩序良好及人流順暢；

- (c) 列車依照時間表行駛，但由於繁忙時段乘客量較多，乘客上落車需時較長，或有乘客需要協助上落車，因此列車班次有時或會稍為延誤；以及
- (d) 港鐵將會在馬鞍山綫及東鐵綫加裝月台閘門，有關工程將會與沙中綫工程同步展開，而於馬鞍山綫加裝月台閘門，港鐵亦已承諾提早一年完成。

83. 主席要求運輸署加強監察馬鐵傍晚的回程班次，並於稍後提供書面回覆。他建議港鐵稍後安排委員於繁忙時段到馬鐵月台實地視察，與港鐵車務部的職員交流意見。

運輸署
港鐵

84. 主席表示收到李子榮先生提出的臨時動議。

85. 主席及委員一致通過討論李子榮先生提出的臨時動議。

86. 李子榮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香港鐵路有限公司盡快增加馬鞍山鐵路傍晚繁忙時段，大圍站往烏溪沙方向列車的班次至每 3 分鐘一班，疏導下班人潮，並且加強人手及管理措施，改善月台候車管理。”

湯寶珍女士和議。

87. 委員以 22 票贊成及 1 票棄權通過上述臨時動議。

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 41/2012)

88. 容溟舟先生詢問 810 號線小巴在加價及投放更多資源後，服務班次是否有所改善。

89. 楊祥利先生指 810 號線小巴加價後，服務仍未見改善，他對此表示不滿。此外，286M 號線巴士收費昂貴，他促請運輸署研究把 85K 號的路線延長至新港城，以惠及鞍泰區居民。

90. 黃依凡女士回應說，運輸署早前的調查顯示，810 號線小巴在增加一部車輛後，班次水平已有所改善。運輸署會與承辦商進一步研究優化該路線的服務。另外，她表示會與巴士公司詳細研究楊祥利先生提出的意見的可行性。

91. 李子榮先生希望在巴士公司實施“二元乘車優惠”涵蓋巴士服務的階段，當長者在城門及大老山等隧道轉車處轉乘巴士時，可獲豁免再次支付二元車費，亦希望在落實優惠詳情後盡快向長者發放有關資訊。

92. 李永華先生表示會向勞工及福利局(勞福局)反映李子榮先生的意見。

93. 主席請巴士公司備悉李子榮先生的意見，並請李永華 運輸署先生向勞福局反映意見。

工作小組報告

(文件 TT 42/2012)

94. 委員備悉道路交通安全工作小組及單車網絡發展工作小組的會議記錄。

資料文件

路政署工程進度報告

(文件 TT 43/2012)

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 44/2012)

沙田市中心交通違例檢控數字
(文件 TT 45/2012)

95. 委員會備悉上述三份資料文件。

下次會議日期

96. 下次會議定於二零一二年九月十一日(星期二)下午二時三十分舉行。

(會後註：下次會議改於二零一二年九月三日(星期一)下午二時三十分舉行。)

97. 會議在下午五時五十三分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一二年八月