沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一五年度第五次會議記錄

會議日期：二零一五年九月八日(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	出席時間	離席時間
姚嘉俊先生(主席)	區議會議員	下午二時三十分	下午七時十五分
余倩雯女士(副主席)	”	下午二時三十分	下午七時十五分
何厚祥先生,BBS,MH	區議會主席	下午二時三十分	下午七時十五分
彭長緯先生,SBS,JP	區議會副主席	下午二時三十分	下午六時二十六分
陳國添先生,BBS,MH	區議會議員	下午二時三十分	下午六時十一分
陳敏娟女士	”	下午二時三十分	下午七時十五分
陳諾恒先生	”	下午二時三十分	下午五時十一分
鄭楚光先生,MH	”	下午二時三十分	下午六時二十九分
程張迎先生,MH	”	下午二時三十分	下午七時十五分
招文亮先生	”	下午二時三十分	下午五時五十九分
莊耀勤先生	”	下午二時四十四分	下午五時正
何國華先生,MH	”	下午二時三十分	下午五時三十八分
林松茵女士	”	下午二時三十分	下午六時十一分
劉偉倫先生	”	下午二時三十四分	下午六時二十六分
羅光強先生	”	下午二時三十分	下午七時十五分
李子榮先生	”	下午五時三十八分	下午七時正
李錦明先生,MH	”	下午二時三十分	下午五時三十三分
梁志偉先生	”	下午二時四十六分	下午五時十二分
梁家輝先生	”	下午二時三十分	下午四時二十三分
李世榮先生	”	下午二時三十分	下午四時十九分
麥潤培先生	”	下午二時三十分	下午三時四十四分
吳錦雄先生	”	下午二時三十分	下午四時四十八分
龐愛蘭女士,JP	”	下午二時三十分	下午五時三十三分
潘國山先生,MH	”	下午二時三十分	下午四時零三分

出席者	職　銜	出席時間	離席時間
蕭顯航先生	區議會議員	下午二時三十分	下午七時十五分
鄧永昌先生	”	下午二時三十分	下午五時正
湯寶珍女士,MH	”	下午二時三十分	下午五時二十一分
董健莉女士	”	下午二時三十分	下午五時五十八分
衞慶祥先生	”	下午二時三十分	下午三時十九分
黃澤標先生,MH	”	下午二時三十分	下午三時四十七分
黃嘉榮先生	”	下午二時三十分	下午七時十五分
黃宇翰先生	”	下午二時三十分	下午三時四十六分
丘文俊先生	”	下午二時三十分	下午六時五十二分
楊文銳先生	”	下午二時三十分	下午五時四十二分
楊倩紅女士,MH	”	下午二時三十分	下午六時三十七分
容溟舟先生	”	下午二時三十分	下午七時十五分
羅文生先生	增選委員	下午二時四十四分	下午四時四十八分
李志麒先生,MH	”	下午二時三十分	下午六時十一分
李慧嫺女士	”	下午二時三十分	下午七時十五分
梁家瑋先生	”	下午二時三十分	下午五時三十九分
唐學良先生	”	下午二時三十分	下午四時十八分
陳卓俐女士(秘書)	沙田民政事務處行政主任(區議會)4		

列席者	職　銜
黃添培先生	沙田民政事務助理專員
袁俊傑先生	沙田民政事務處高級行政主任(區議會)
廖靜文女士	運輸署高級運輸主任/沙田
邱功遠先生	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
唐　翔先生	運輸署工程師/沙田一
區文宇先生	運輸署工程師/沙田二
曾廣福先生	運輸署工程師/馬鞍山
郭家駿先生	路政署新界區區域工程師/沙田(1)
伍覺雄先生	沙田地政處行政助理/地政
鄧力田女士	房屋署副房屋事務經理(隆亨)2
靳文貴先生	香港警務處沙田警區交通隊主管
譚振熙先生	香港警務處沙田警區行動主任
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)
張立基先生	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理

列席者	**職　銜**
洪安琪女士	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
鍾佩怡女士	新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司高級公眾事務主任

應邀出席者	**職　銜**
柯芳華女士	路政署高級工程師 1/暢道通行
柯雋銘先生	路政署工程師 5/暢道通行
楊浩雲先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司項目經理
馮耀文先生	渠務署高級工程師/工程管理 4
陳裕棠先生	渠務署工程師/工程管理 15
肖　瑛女士	阿特金斯顧問有限公司項目經理
霍振聲先生	阿特金斯顧問有限公司副項目經理
李淑芬女士	阿特金斯顧問有限公司高級交通工程師
陸放天先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界東)
彭禮輝先生	規劃署城市規劃師/沙田 3
伍振邦先生	龍運巴士有限公司高級車務主任

未克出席者	**職　銜**	
莫錦貴先生,BBS	區議會議員	(已請假)
鄭則文先生	”	”
洪偉強先生	增選委員	”
鄭捷彬先生	”	(未有請假)

負責人

主席告知與會者，有旁聽會議的市民在現場攝影、錄影及錄音。

委員請假事宜

2. 主席表示秘書處收到下述委員的書面請假申請：

莫錦貴先生	工作原因
鄭則文先生	”
洪偉強先生	外出公幹

負責人

交通及運輸委員會(交運會)通過上述委員的請假申請。

通過二零一五年七月七日會議記錄

(會議記錄 TT 5/2015)

3. 丘文俊先生建議把第 22(b)、(c)及(d)段修訂為：

"(b) 288 號線是"二零一三至二零一四年度沙田區巴士路線計劃"的建議項目，到了現在才實施，不但班次疏落而且服務時間甚短，尾班車於晚上十一時開出，不足以應付需求，平均 20 分鐘一班車，班次疏落，運輸署亦未有回應增加車輛要求。288 號線為新路線，增加班次與否不應以現有路線的標準作為參考。另外，新開辦的專線小巴 813 及 813A 號線載客量低，他質疑運輸署的安排，批評運輸署失職失責；

(c) 他詢問運輸署為何沒有以公開招標形式處理水泉澳邨的巴士線，希望召開特別會議跟進，同時跟進水泉澳邨交通配套嚴重不足問題；以及

(d) 他詢問 287X 號線何時延伸至水泉澳及票價將會是多少。如當局未有方案，他建議先保留原價車費延伸至水泉澳，留待下年度才將其車費事宜提交議會討論。"

4. 交運會接納上述修訂建議，並通過經修訂的會議記錄。

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 58/2015(修訂))

5. 交運會備悉上述文件。

負責人

討論事項

「人人暢道通行」計劃為沙田區一條行人隧道加建無障礙通道設施
(文件 TT 59/2015)

6. 主席歡迎路政署高級工程師/1 暢道通行柯芳華女士、工程師 5/暢道通行柯雋銘先生、萬利仕(亞洲)顧問有限公司項目經理楊浩雲先生出席會議。

7. 柯芳華女士及柯雋銘先生簡述文件及簡報的內容。

8. 程張迎先生表示對是項工程建議沒有多大意見，但政府多年前已提倡此類計劃，至今署方仍只處於草擬計劃的階段。一般屋苑的升降機更換工程需時七個月至一年，是項工程卻需時 30 個月，他認為太長。

9. 蕭顯航先生的意見綜合如下：

(a) 他對是項工程沒有多大意見，認為“人人暢道通行”計劃項目推行的優次較為重要，希望知道該行人隧道的人流及使用該行人隧道的殘疾人士數目；以及

(b) 該行人隧道較為僻靜，署方有否考慮保安問題，他認為對殘疾人士來說斜道或許已足夠。

10. 容溟舟先生的意見綜合如下：

(a) 有關行人隧道加設一個出入口的建議，由於牽涉結構改動，他詢問署方會否加固上面的行車天橋；

(b) 近瑞祥街位置將會增加一個行人隧道出入口，若日後升降機需要維修，該出入口便需封閉。此外，多建一條行人隧道後，署方需要更多資源維修，

負責人

故此他建議於近吐露港公路的現有出入口加建一條樓梯，通往擬建升降機的位置，方便市民使用新建的行人隧道；

(c) 他認為施工期 30 個月尚算合理，但建議署方研究可否減省設計時間，以縮短整個項目的施工期。此外，建造業人手短缺，他擔心無法於 30 個月內完工；

(d) 現時很多“人人暢道通行”計劃的升降機都裝有窗口式冷氣機，他質疑是項計劃的升降機是否真的採用機械式抽風，如是，他擔心抽風式設計在空氣對流方面是否足以有效地抽走熱空氣。據他所知，玻璃物料不善吸熱，反而會把外界熱量反射至升降機內；以及

(e) 現有隧道或許有“盲點”，他詢問署方有否諮詢警方，以改善隧道的保安。

11. 李錦明先生認為 30 個月施工期太長。他詢問擬建的升降機將採用哪類設計，以及其抽風系統的設計如何。他擔心若採用油壓式升降機，會像他屋邨般出現漏水問題。

12. 鄭楚光先生非常支持在“人人暢道通行”計劃下，為行人隧道(編號 NS175)加建無障礙通道設施。他詢問“人人暢道通行”計劃是否在行政長官梁振英先生剛上任時推行。

13. 彭長緯先生的意見綜合如下：

(a) 議會一直很支持“人人暢道通行”計劃。他詢問除了加裝升降機外，興建扶手電梯是否同樣在“人人暢道通行”計劃的範圍內。穗禾苑及富寶花園興建扶手電梯的項目遲遲未推行，他希望可以加快推行這兩個項目；

負責人

(b) 若興建扶手電梯的項目並不在“人人暢道通行”計劃的範圍內，他詢問署方是否有關於如何加快推行此項目的建議；以及

(c) 沙田區議會關注整個沙田區的規劃，多人使用的地點應優先處理。斜坡地段同樣可加建升降機來解決問題，處理問題可採用不同方法，受惠人數至為重要。他希望政府明年年中向議會提交穗禾苑及富寶花園這兩個項目的設計。

14. 羅光強先生的意見綜合如下：

(a) 他認為沒有人會反對“人人暢道通行”計劃及加建無障礙通道設施的建議，資源分配合宜至為重要；

(b) 他詢問行人隧道(編號 NS175)的行人流量及其優先次序；

(c) 他爭取於富寶花園興建扶手電梯多年，政府一直以資源不足為由，至今仍未推行此項目。富寶花園的樓梯行人流量比行人隧道(編號 NS175)為高，而且行人隧道(編號 NS175)行人流量較高的時間為周末及假日，未能令最多沙田居民受惠，他不明白為何優先次序高於富寶花園；

(d) 富寶花園的樓梯多達 100 級，每月都有意外發生，他支持這個項目但希望率先推行富寶花園及穗禾苑的項目；以及

(e) 富寶花園加建扶手電梯或升降機的項目原訂於二零零八年展開，現時對外斜坡大部分屬政府土地，供公眾使用，但政府仍未加建相應的扶手電梯或升降機。富寶花園和穗禾苑均納入二十個於斜坡興建扶手電梯或升降機的項目內，但在次序

負責人

上屬於後十個項目，故此久久未見推行。他認為政府應考慮緩急先後，善用資源。

15. 主席的意見綜合如下：

(a) 於二零一一年提交予交運會討論的項目至今才有進展，他認為效率稍遜；以及

(b) 交運會數年來一直在要求落實不同項目或討論政府提交的項目，但很多未見有進展。他請署方於下年度盡快提交沙田區“人人暢道通行”計劃下各個項目的進度，以及就議會的訴求作出回應。

16. 柯芳華女士的回應綜合如下：

(a) 在“人人暢道通行”計劃下，政府多年來一直為未配備標準無障礙通道設施的公共行人通道(即由路政署負責維修及保養的公共行人天橋、高架行人道和行人隧道)，加設升降機或標準斜道，以回應平等機會委員會的建議(稱為“原有計劃”)。因應市民的要求，當局於二零一二年八月推出新政策，擴大在公共行人通道加裝無障礙通道設施的計劃，務求在社區締造“人人暢道通行”的環境，方便市民上落公共行人通道。在二零一二年八月宣布新政策時，當局邀請市民就其他有需要在公共行人通道加裝升降機的地點提出建議。市民反應踴躍，於二零一二年八月至十月期間，共提出在約 250 個公共行人通道加建升降機設施的建議。當局於二零一三年上半年邀請 18 區區議會，就市民建議的區內新項目制定優次，各區議會分別選出三條公共行人通道作優先推行(稱為“擴展計劃”)；

(b) 富寶花園的項目屬“上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統”項目，以工務工程機制處理，並

負責人

不在“人人暢道通行”計劃的範疇內。此類工程的費用一般較高，未必能像“人人暢道通行”計劃般以專款專項費用處理。她會把委員的意見轉達相關部門；

(c) 行人隧道(編號 NS175)的建造工程需時約 30 個月，主要是因為除了加裝一部升降機外，其他相關工序，如地底工程、樹木遷移、加建通道等，均需時完成；

(d) 為提高保安水平，升降機內將設置 24 小時閉路電視，供等候人士於升降機外察看升降機內情況；以及

(e) 由於現有的行人隧道 NS175 內設有梯級，而且位置不足以改建為標準斜道，故此政府需為該行人隧道加建升降機，以符合《殘疾歧視條例》。

17. 楊浩雲先生的回應綜合如下：

(a) 現時的設計對行車天橋結構的影響最小。若把升降機位置移向現有的行人隧道，或需涉及開鑿行車天橋及封閉行車線。相反，若把升降機移向另一方向，會使使用者離開升降機後仍需面對一段較長的斜道，實際效益不大。至於接通兩條行人隧道的建議，他認為會影響天橋結構，增加工程的複雜程度，同時轉角位置也可能衍生出保安問題，因此並不贊成該建議；以及

(b) 考慮到環保問題，升降機會設有合適的機械式抽風設施。在研究詳細設計時，會與機電工程署討論防止漏水的方法和措施。

負責人

18. 柯雋銘先生的回應綜合如下：

(a) 若於近吐露港公路的現有出入口加建樓梯連接擬建升降機，需改動升降機位置，使輪椅使用者離開升降機後需要使用一段較長的斜道，造成不便；以及

(b) 在“原有計劃”下，大部分升降機均採用機械式抽風，以維持升降機內足夠的空氣流通，為使用者提供合適的環境，同時減少使用者進出升降機時感受到的溫差。擬建升降機的機塔將會採用混凝土及玻璃建造，面向東方及西方的塔面會採用較多混凝土，而面向南方及北方的塔面則會採用較多玻璃。混凝土能有效隔熱，玻璃則讓外界看見升降機內的情況，提高安全性。

19. 委員一致通過上述文件。

20. 主席詢問委員是否同意討論羅光強先生提出的臨時動議。

21. 委員同意討論羅光強先生提出的臨時動議。

22. 羅光強先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會支持政府「人人暢道通行」計劃；但強烈要求政府將穗禾苑和富寶花園的電動扶手梯或升降機作為優先處理項目，並於2016年中提交有關設計給沙田區議會諮詢。”

彭長緯先生和議。

23. 主席詢問委員是否同意通過第 22 段的臨時動議。

24. 委員會以 24 票贊成，2 票棄權通過第 22 段的臨時動

負責人

議。

25. 麥潤培先生表示棄權的原因，是他認為沙田區議會所處理的事項應涉及整個沙田區而非個別屬區。他希望把這一點記錄在案。

26. 羅光強先生認為由於議題已完結，委員不應要求為其後的發言作記錄。此外，當時委員未獲主席同意便發言，質疑記錄其發言內容是否恰當。他認為上述臨時動議與整個沙田區有關，如有委員不同意動議內容，應把其意願記錄在案。

27. 主席認為所有人都可以發言，而上述臨時動議與整個沙田區有關，並無爭議之處。此外，由於未進入下一個議題，此議題尚未完結。他認為開放討論空間屬合理安排。

28. 彭長緯先生認為上述臨時動議與整個沙田區有關，而區議員關心屬區事宜為基本職責。

九龍、沙田及西貢污水幹渠修復工程-修復一段沙田污水泵房附近源禾路的污水幹渠
(文件 TT 60/2015)

29. 主席歡迎渠務署高級工程師/工程管理 4 馮耀文先生、工程師/工程管理 15 陳裕棠先生、阿特金斯顧問有限公司項目經理肖瑛女士、副項目經理霍振聲先生及高級交通工程師李淑芬女士出席會議。

30. 馮耀文先生及霍振聲先生簡述文件及簡報的內容。

31. 余倩雯女士非常支持是項工程。她希望署方把握機會一併處理該路段氣味濃烈的問題。

負責人

32. 彭長緯先生的意見綜合如下：

(a) 施工路段交通擠塞，若把火炭路左轉往源禾路東行的部分行車線封閉及重置，他擔心駕駛者無法適應。另外，現時經常因為有太多車輛由大埔公路西行右轉往火炭路，而導致前段的燈號位置擠塞。整體而言，於該路段採取道路封閉措施可能造成嚴重影響；以及

(b) 他認為是項工程的規模不算大，希望署方優化工序以縮短施工期。

33. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

(a) 香港專業教育學院(沙田分校)對出的沙井長期傳出濃烈氣味，他希望署方把握機會一併處理；

(b) 他希望署方能準確預計施工期，以減少工程延誤；以及

(c) 他詢問沙田區還有哪些渠務工程預計於未來數年內展開，希望署方盡早知會交運會，以便提出意見。

34. 鄧永昌先生的意見綜合如下：

(a) 他認為水務署和渠務署的工程往往出現延誤，例如美田路近金輝花園的工程。是項工程的範圍只有 200 米，兩年施工期略嫌過長，他詢問可否縮短施工期；以及

(b) 他希望署方能準確預計施工期，避免因工程延誤而延長封閉道路的時間。

35. 龐愛蘭女士的意見綜合如下：

(a) 她支持修復污水渠。香港專業教育學院(沙田分

負責人

校)對出的污水幹渠長期傳出濃烈氣味，她要求署方先找出濃烈氣味的源頭，然後把握機會一併處理；

(b) 她認為兩年施工期略嫌過長，詢問可否優化工序以縮短施工期，從而減輕對交通的影響。此外，她詢問兩年施工期內，需封閉道路的工序實際上佔多少；以及

(c) 她同意先進行表決，不宜耽誤工程。

36. 吳錦雄先生的意見綜合如下：

(a) 他詢問工程範圍是否 200 米及幹渠直徑是否 1.5 米，如是，他認為兩年施工期是過於保守的估計；

(b) 工程預計於二零一六年下半年展開，但該段時間為雨季，可能令施工期延長；

(c) 他詢問以套管形式修復幹渠會否影響流量；以及

(d) 他擔心在該段幹渠修復後，流量會改變，對幹渠其他部分造成壓力，需要無止境地修復。

37. 蕭顯航先生的意見綜合如下：

(a) 他詢問署方一般每隔多久檢查幹渠一次，如無下陷情況，署方如何得知幹渠的現況和是否需要修復。另外，他希望了解署方有否檢查區內其他幹渠，如有，發現問題時會否處理；

(b) 幹渠只有 200 米長，為何需要採用“無坑挖掘”這種較為昂貴的方法；以及

(c) 他詢問需要修復的幹渠的損壞程度有什麼級別。

負責人

38. 容溟舟先生的意見綜合如下：

(a) 現時需要採取臨時交通措施的路口在早上非常繁忙，大量來自馬鞍山及大埔的車輛經該段路進入大埔公路(沙田段)前往荃灣及葵涌，相信該路口剩餘的容量不多。他詢問署方在進行交通評估時，有否計算封閉行車線後，該路口的剩餘容車量，若容車量所剩無幾，或需改動交通燈號的亮着時間，導致其他路口擠塞。運輸署在支持初步的交通管理方案前，有否檢視交通評估數據；

(b) 期望署方提交交通影響評估數據，以便委員進一步了解道路措施對交通的影響；

(c) 他詢問道路的數據於何時收集，包括月份、星期及時間。七月或八月正值暑假，所收集的數據與其他月份收集的將明顯不同。此外，他詢問顧問公司以最理想情況還是最壞情況的數據作分析，質疑有否把資料美化才遞交予運輸署；以及

(d) 他同意先進行表決，希望署方於新一屆交運會會議上回覆有關委員，以及匯報交通數字和臨時交通管理措施的最新進展。

39. 黃嘉榮先生的意見綜合如下：

(a) 他認為修復工程需要進行，但該路口交通繁忙，將對很多居民造成影響，建議當局在實施建議的交通措施前，與相關委員實地視察；

(b) 當局曾於銀城街以“無坑挖掘”方式進行渠務工程，但由於該處屬填海地區，不適宜採用“無坑挖掘”，令工程延誤了約一年。他同意修復有需要處理的幹渠，但希望署方借鏡以往經驗，事前做足勘探工作，以確保採用合適的方法進行修復

負責人

工程。他希望了解源禾路有關幹渠的深度；

(c) 他希望署方於不同地點，包括銀城街、小瀝源路、沙田路、源禾路等，找出氣味濃烈的源頭，例如是否久未清理或日久失修所致，作適當處理；以及

(d) 在渠務工程期間往往有老鼠及蟑螂四出走動，他希望署方在進行是次工程時留意並妥善處理，他詢問署方會否進行滅鼠和滅蟲工作。

40. 主席的意見綜合如下：

(a) 在二零零七及二零一二年，該段幹渠及沙井的問題導致交通擠塞及泥土流失，他希望了解該幹渠是否有即時危險而需要盡快修復，而該 200 米外的幹渠是否有需要一併修復；

(b) 文件內交通建議的部分只闡述維持兩線往消防局方向及行人繞道安排，而沒有提及整體燈號安排，亦無提供詳細數據；

(c) 是項工程不屬《環境影響評估條例》的指定工程項目，他詢問會否於晚間施工，擔心影響居民；

(d) 他希望知道是項工程在是次會議上獲通過與否，對署方其後工作流程的影響；以及

(e) 工程若延誤或未能趕及向立法會申請撥款，對居民未必有利。沙井及幹渠有必要修復，他建議先進行表決。涉及的路段相當繁忙，他請署方於會後盡快就未能回應的事項補充，並提供交通數據等資料，於新一屆區議會復會後於會議上交代工程最新進展，包括向立法會申請撥款的安排。

負責人

41. 馮耀文先生的回應綜合如下：

(a) 渠務署留意到幹渠或沙井傳出濃烈氣味的問題。香港專業教育學院(沙田分校)外長期傳出濃烈氣味的情況，署方現正進行調查，可能與附近沙井曾經塌陷有關，如確定濃烈氣味的源頭是該段幹渠或沙井，將會於施工期間一併處理。如濃烈氣味的問題與是項工程無關，署方亦會聯同有關地底設施的其他部門或機構處理；

(b) 建議的臨時交通管理措施不會減少源禾路東行行車線數目，只會作調整轉彎劃線等的輕微改動，不需改動相關的交通燈號；

(c) 署方於二零一二年為塌陷的沙井進行緊急維修，維持其運作，但並未對沙井進行全面修復。現時建議重建沙井，但由於工程需要在維持水流的情況下進行，故此有一定困難，工程因而需時約兩年完成；

(d) 署方一直定期檢查區內渠管，如發現有問題，會進行修復工程。署方亦有定期向區議會匯報沙田區整體的渠務工程概況，如有需要，他可於稍後補充資料；

(e) 是項工程屬工務工程，需要向立法會申請撥款。署方希望於是次會議爭取支持，如獲支持，會提交文件予立法會事務委員會、工務小組委員會及財務委員會。如不獲支持，便於下次會議再度爭取，工程時間或許受到影響，但署方仍會盡力於本立法會年度爭取撥款。署方樂意於會後向委員提交補充資料；以及

(f) 減去申請許可證等程序的時間後，預計正式進行掘路、重建沙井及套渠管需時約一年半。一般掘路工程中斷的原因，是挖掘期間發現地底有其他

負責人

障礙物阻礙挖掘，由於是項工程主要於原址套進新渠管，故此遇到類似情況的機會較小。施工期間最可能遇到地底障礙物的工序，是建造修復井，署方已聯絡負責管理地底設施的其他部門及機構取得相關資料，而最近路政署正於附近進行挖掘，這有助了解地底的情況，為工程設計帶來便利。

42. 霍振聲先生的回應綜合如下：

(a) 施工程序方面，首先開掘修復井，然後將新渠管套進現有的舊幹渠內，而非重新建造一條幹渠。由於已有現成的幹渠，除了開掘修復井外，預計地質對工程的影響不大。而設計中已參考了土力工程處的地質數據；

(b) 由於需要修復的幹渠離地面 12 米深，故此需要挖掘一個 12 米深的修復井；

(c) 需要修復的幹渠直徑為 1 500 毫米，修復後雖然直徑稍為縮減，但由於新幹渠採用玻璃纖維物料，表面較為光滑，故對排水量影響不大，預計修復後的排水量足以應付未來需要；

(d) 施工期預計為兩年，首半年時間用於申請許可證及就臨時交通管理措施試路等程序，其後大部分時間用於重建現有污水井，包括挖掘 12 米深的修復井、進行臨時污水改道措施，以及於原址重建曾經塌陷的沙井，故工程需時較長。待確定詳細的時間表後，署方及顧問公司會與相關委員聯絡。署方曾於土瓜灣採用同一技術進行同類工程，而涉及的幹渠直徑亦為 1 500 毫米，施工期的預算以實際經驗為依據；

負責人

(e) 是項工程不屬《環境影響評估條例》的指定工程項目，意指不需要進行詳細的環境影響評估，但顧問公司已就工程進行初步環境評審報告，並提交予環境保護署審核，其內容包括噪音、空氣及其他環境影響。由於挖掘工程大多於日間進行，預計噪音問題不大。而由於晚間的污水流量較低，需於晚間進行套渠管的工序，以使工程能於較安全及技術困難較小的環境進行。工程進行期間會使用隔音罩以減低噪音。此外，晚間工程需要向環境保護署申請，將受相關法例監管；

(f) 需要修復的幹渠屬於泵房前最下游部分，而較上游的幹渠已於較早時完成修復工程；

(g) 交通評估方面，顧問公司有派員實地調查車流，數據已提交予運輸署及警方；以及

(h) 署方及顧問公司已於勘察期間，初步檢視沙井及幹渠，由於位處泵房前最下游而且深 12 米，故此蟑螂等蟲患問題不大，但會要求承辦商於施工期間做好滅蟲工作，以免滋擾民居。

43. 李淑芬女士的回應綜合如下：

(a) 顧問公司於早上及晚間繁忙時段收集數據，以撰寫交通影響評估報告。他們留意到，於該路口源禾路西行方向右轉及直行的車流較高，故此不會減少相關的行車線數目，而由於左轉的車流較低，相關的行車線將會與直行的車流共同使用。現時路口的剩餘容車量約為 20%，預計實施臨時交通管理措施後，剩餘容車量會下降 3%。運輸署及警方已初步同意臨時交通管理方案；以及

(b) 顧問公司於二零一三年五月的平日(非學校假期)上午七時半至九時半及下午五時半至七時半的繁

負責人

忙時段，收集交通數據，以車流最高的一小時作評估。而二零一三年至施工期間的潛在車流增長亦已於交通評估中考慮。

44. 運輸署工程師/沙田一唐翔先生指是項工程的臨時交通管理安排及交通評估報告已交給運輸署及警方。根據交通評估報告的數據顯示，該項工程的臨時交通管理安排可以接受。根據臨時交通管理安排，該路口將減少一個行人過路處的燈號時間，這或許令每個路口的綠燈時間將可以稍微加長，使停車等候的時間可以縮短。此外，在進行有關工程前，工程承建商需要就該臨時交通管理安排進行試路，如有需要，須因應路面實際情況作出調整。

45. 委員一致通過上述文件。

二零一五至二零一六年度沙田區巴士路線計劃九巴第85B號線及二零一四至二零一五年度沙田區巴士路線計劃九巴第287X號線的修訂建議
(文件TT 61/2015)

46. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界東)陸放天先生出席會議。

47. 陸放天先生簡述文件內容。

48. 何國華先生指 85B 號線是顯徑邨及秦石邨一帶居民往返九龍城及土瓜灣唯一的點對點巴士服務，不宜再削減班次，而且此路線深受長者歡迎，削減班次對長者造成不便，建議待沙中線通車後才把修訂建議提交予交運會考慮其可行性，並敦促九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)穩定班次，減少誤點及脫班情況，為區內乘客提供適切的服務。

49. 丘文俊先生的意見綜合如下：

(a) 運輸署及九巴有所讓步，但他仍希望 287X 號線

延伸至水泉澳後票價維持在 7.1 元。只是多一個車站，於水泉澳上車的乘客便要多付一元並不合理，運輸署有責任判斷巴士公司的建議是否合理。對居民來說，多付一元足以令他們百上加斤，巴士公司卻有能力承擔；

(b) 87A 號線轉為 287X 號線後車費上調，班次卻減少了。現時 287X 號線每 15 分鐘一班，於繁忙時間九龍往沙田方向常有客滿情況。此外，於奧海城附近，繁忙時間交通擠塞問題嚴重，導致班次不穩。他要求把班次加密至最少 12 分鐘一班，以兌現當年承諾，與 87A 號線看齊，同時應付現有客量及水泉澳邨陸續入伙後上升的客量；以及

(c) 287X 號線現時於非繁忙時間的乘客量不低，但與 87A 號線相比仍有差別。他認為若只增加一輛巴士而班次仍維持在每 15 分鐘一班，只能提高服務的穩定性，加上延長路線後較容易出現脫班，導致客量流失，結果得不償失。他建議傍晚時分於佐敦開出特別班次，以免於沙田開出的巴士於佐敦遇上交通擠塞。

50. 陳諾恒先生的意見綜合如下：

(a) 他樂見 85B 號線將會維持全日雙向服務，以及運輸署和巴士公司採納其意見，於非繁忙時段使用單層巴士，他詢問單層巴士的詳細安排，包括於哪個時段使用及車輛數目；

(b) 85B 號線現時的實際班次已是 30 分鐘一班，若把非繁忙時段的班次正式削減至 30 分鐘一班，候車時間可能更長，等同削減服務，導致乘客量下降，他認為需要消除此路線的惡性循環現象；

負責人

(c) 他詢問署方及巴士公司如何能在 287X 號線增加三個車站後，仍然維持每 15 分鐘一班；以及

(d) 若 287X 號線由水泉澳邨往九龍方向的車費增至 8.1 元，或會有乘客步行至博康邨才上車，給行動不便者帶來更大困難。

51. 容溟舟先生的意見綜合如下：

(a) 九巴為賺取利潤，延長路線便加價，例如當年 86 號線延伸至黃泥頭後把車費上調 0.5 元。87A 號線轉為 287X 號線後，車費上調 0.3 元，把路線延伸至水泉澳又建議加價 1 元，他認為不合理。反觀港島的新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(新巴城巴)10 號線，由北角往返西環的票價只是 3.4 元，質疑九巴能否做到。287X 號線延伸至水泉澳後乘客量將會上升，若仍要加價，有未盡社會責任之嫌，一年的優惠期過後有否替代方案仍是未知之數；

(b) 287X 號線延伸至水泉澳後乘客量將會上升，但班次維持不變，車廂將會十分擠迫。以 89C 號線為例，早前雖增加了一個特別班次，但 89D 號線仍然十分擠迫。40X 號線早前車輛不足，經運輸署實地調查後車輛數目才增加。此外，他認為 85B 號線繁忙時間每 20 分鐘一班，而非繁忙時間每 30 分鐘一班的建議極不合理，質疑運輸署巴士及鐵路科為何同意此建議。運輸署巴士及鐵路科應做好監察九巴的工作，確保其數據準確，避免早前會議上數據前後不一的情況；

(c) 83A 號線仍未投入服務，而水泉澳邨已陸續入伙，不明白為何在選舉期間需要暫停有關工作；以及

負責人

(d) 他表示個別委員的建議能否代表整個委員會的意見。

52. 程張迎先生的意見綜合如下：

(a) 他不贊成 85B 號線的修訂建議。85B 號線需要為新田圍邨一帶居民替補 86A 號線取消服務後的班次，再削減班次並不符合市民生活節奏，等同削減服務，導致乘客量下降，需要消除此惡性循環現象；以及

(b) 文件內“建議的好處”的說服力不足，他認為減輕道路負荷及減少廢氣排放等好處在需要加密班次時並不適用。

53. 李錦明先生認為 287X 號線延伸至水泉澳後，乘客量將會上升，九巴收益亦會增加，他希望票價維持在 7.1 元。

54. 林松茵女士指由於九巴沒有提供足夠數據，委員難以決定是否支持削減 85B 號線的服務。九巴未能把班次定為每 15 至 20 分鐘一班，最終導致乘客量不足，卻要求進一步削減服務。85B 號線與 85 號線由沙田往九龍城方向重複的車站只有新翠及世界花園，削減服務對顯徑邨一帶居民不公平，相信他們不會支持。她建議巴士公司先提供班次穩定的服務，觀察一年後再提交數據供委員考慮。

55. 陳國添先生指巴士公司及運輸署去年進行路線重組時，以善用交通工具及提供更方便的交通服務等為理由，建議把 87A 號線併入 287X 號線，當時已加價一次，而早在提出合併建議前，87A 號線已加價一次。他不同意 287X 號線延伸至水泉澳後又再上調車費，希望票價維持在 7.1 元。

負責人

56. 梁家瑋先生的意見綜合如下：

(a) 他不贊成 85B 號線的修訂建議。85B 號線與 85 號線在沙田區沒有重疊，乘客需於世界花園轉車極為不便；

(b) 85B 號線的車輛數目由七架減至六架，但班次反而比上次建議的更少，難以得到支持。此外，85B 號線脫班及誤點問題嚴重，他建議先做好服務，並要求日後提交建議予議會討論時提供足夠數據；以及

(c) 把 87A 號線併入 287X 號線時已加價一次，現時延伸至水泉澳再度建議上調車費，難以得到支持。既然巴士公司願意提供佐敦往沙田方向 7.1 元的優惠票價，何不全程維持 7.1 元的車費。

57. 楊倩紅女士的意見綜合如下：

(a) 她希望在一年優惠期過後，287X 號線往水泉澳的票價仍然維持在 7.1 元。此外，由於 287X 號線為循環線，情況就如 288 號線般，班次經常不穩，她建議繁忙時間加密班次至每十分鐘一班。最後，她認為與會者發言時應小心措詞；以及

(b) 她要求 287X 號線總站由博康邨延至水泉澳邨後，來回程票價維持在現時的 7.1 元。此外，運輸署應定期檢視水泉澳邨居民入伙的情況，敦促巴士公司增加班次，以滿足乘客需要。

58. 何厚祥先生的意見綜合如下：

(a) 委員所表達的立場十分清晰，理據充分，他個人表示支持。他不贊成再削減 85B 號線的班次。若目前乘客量不足，可考慮部分班次改用單層巴

負責人

士，若再削減班次，乘客量將會進一步下降。他認為乘客量不足或許源於班次不穩，若班次較為穩定，隨着大圍一帶人口增長，乘客量可望上升，希望能保留由大圍往返九龍城及土瓜灣唯一的巴士路線；

(b) 會上無人贊成把 287X 號線的車費上調一元，他認為將來此路線必定受歡迎，增加一公里路程卻加價一元並不合理，巴士公司不應堅持。他贊成 287X 號線延伸至水泉澳後車費維持在 7.1 元是合理的；以及

(c) 區議會選舉將至，屆時或許沒有合適場合讓運輸署與委員商討其他巴士路線的方案，他詢問運輸署下半年是否有其他路線的方案。

59. 主席的意見綜合如下：

(a) 議會只建議於非繁忙時段部分班次改用單層巴士，並不贊成再削減 85B 號線的班次或車輛數目。當年 82M 與 85B 號線合併後延伸至廣源區，但沒有加價，他認為上述安排同樣適用於 287X 號線，建議在延伸至水泉澳後把車費維持在 7.1 元；

(b) 運輸署應正面回應委員的意見，但對於 287X 號線延伸至水泉澳後車費維持在 7.1 元的訴求，九巴的回應並不積極，他希望九巴於本年十月二日前與運輸署達成共識，287X 號線延伸至水泉澳後把車費維持在 7.1 元及加密班次；

(c) 若 287X 號線延伸至水泉澳後車費維持在 7.1 元，運輸署會否於本年十月二日前通知委員，如否，將會如何處理；以及

負責人

(d) 他認為委員的建議屬個人意見，而委員會就是項議題表達的意見與個別委員的建議相若。

60. 陸放天先生的回應綜合如下：

(a) 運輸署備悉委員對 85B 及 287X 號線的意見，了解委員希望保留 85B 號線的服務，以及同意把 287X 號線延伸至水泉澳但希望票價不變。由於水泉澳人口不斷上升，署方不會再延誤實施 287X 號線延伸至水泉澳的建議，在與巴士公司商討後，定當盡快給予委員滿意的答覆，以及通知委員相關安排。此外，署方一直有跟進 85B 號線班次不穩的情況，並會要求巴士公司作出適當的改善。署方在聽取委員就修訂建議發表的意見後再與巴士公司商討；

(b) 在選舉期間，運輸署會暫緩諮詢工作，但並非不再進行改善服務的工作，署方將於本年十月二日前，發信通知委員將會實施的巴士路線改動。其他需要諮詢的修訂建議將於來屆區議會再行商討。運輸署理解 83A 及 287X 號線服務的迫切性，署方會向巴士公司極力爭取 287X 號線在延伸至水泉澳後，車費盡量維持在 7.1 元，但需平衡雙方利益，盡力爭取於本年十月二日前發信通知委員有關各項安排；以及

(c) 改善有迫切性的巴士服務最直接的方法，是從乘客量偏低的巴士路線，例如 85B 號線調配資源。運輸署備悉委員對 85B 號線的意見，並會再與巴士公司商討。

負責人

61. 九巴高級主任(策劃及發展)李述恒先生的回應綜合如下：

(a) 現時建議早上繁忙時段沙田往九龍方向及傍晚繁忙時段九龍往沙田方向都繼續使用雙層巴士，至於非繁忙時段的班次，假如九巴的數據顯示單層巴士足以應付乘客量，才會使用單層巴士；以及

(b) 九巴備悉委員對 287X 號線票價的意見。九巴不時提供票價優惠，例如 287X 號線的一年票價優惠完結後，九巴會考慮利用其他票價優惠使乘客的車費維持不變。

62. 沙田民政事務助理專員黃添培先生回應說，在區議會選舉期間，正式會議及諮詢工作理應暫停，而對於一些獲得支持的巴士路線重組建議，他相信於該段期間政府部門仍會繼續跟進，尋找合適方法通知區議員及其他人士有關安排。

(會後註：運輸署於九月下旬通知交運會委員有關 287X 及 85B 號線的安排。)

提問

蕭顯航先生提問：有關大埔公路(往沙田段)、樂景街嚴重交通擠塞問題
(文件 TT 62/2015)

63. 蕭顯航先生的意見綜合如下：

(a) 他多謝運輸署工程師/馬鞍山曾廣福先生早前與他實地視察。署方的回覆頗為詳盡，但部分資料尚待更新。火炭不斷發展，令樂景街車流日增，儘管大埔公路(沙田段)往青沙公路近日開啟了一條新行車線，但幫助不大，近日約上午八時仍有少許擠

負責人

塞，希望運輸署留意。他詢問是否有二零一五年的數據，以及署方是否有任何措施改善樂景街的交通；以及

(b) 他希望大埔公路(沙田段)擴闊工程在效率上，能與大埔公路(沙田段)往青沙公路方向近日開啟的一條新行車線的工程相若。大埔公路(沙田段)擴闊工程完成後，預計能應付截至二零二六年的車流，他詢問是否過了二零二六年該段道路便不敷應用。

64. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

(a) 她代龐愛蘭女士追問，大埔公路(沙田段)往青沙公路方向近日開啟了一條新行車線，車速限制由時速50公里放寬至70公里，令火炭山尾街、樂景街及火炭路等地方的交通擠塞情況得以紓緩，但仍有改善空間。她詢問大埔公路(沙田段)擴闊工程能否加快，以配合火炭的人口增長；以及

(b) 位於火炭路的碧霞花園及晉名峰有很多居民需要途經火炭工業邨，而現時山尾街末段的路口只許右轉，她詢問署方能否同時容許左轉，以疏導車流。此外，現時山尾街違例泊車問題嚴重，她建議劃設雙黃線來改善情況。

65. 曾廣福先生的回應綜合如下：

(a) 署方用儀器收集數據，以統計汽車流量，由於需整理在全港收集到的數據，需時較長。因此，二零一四年的數據仍在整理中。二零一三年的數據顯示，樂景街平均全日汽車流量少於 10 000 架次，繁忙時間行車量/容車量比率祇約為 0.3，樂景街在短期內出現交通擠塞的機會較微；

(b) 早前大埔公路(沙田段) 完成了一條新行車線往青

負責人

沙公路，該工程令部分繞經樂景街的車輛回流至大埔公路(沙田段)。運輸署比較了本年一月及九月(即新行車線開放前及後)於駿景路統計的汽車流量，發現汽車流量下降了三分之一。駿景路/樂景街的交通情況隨著新行車線開放而有所改善。；

(c) 運輸署相信在大埔公路(沙田段)擴闊工程完成後，樂景街的交通情況將進一步改善。據知，土拓署已開展大埔公路(沙田段)擴闊工程的詳細設計工作，預計於二零一七年向立法會申請撥款。政府會盡量減輕工程對大埔公路(沙田段)交通造成的影響，相信在大埔公路(沙田段)擴闊工程進行時或會對交通有影響，但工程在長遠的來說可改善沙田的交通。運輸署會向土拓署反映委員對加快工程進度的訴求，但詳細設計工作包括多項研究及制定臨時交通管理措施，及開展工程須向立法會申請撥款，預計需一定時間才能完成工程；以及

(d) 大埔公路(沙田段)在擴闊工程完成後，根據有關工程的交通影響評估報告估算，足可應付二零二六年的預計汽車流量。其間如有其他大型發展項目，項目倡議者須提交交通影響評估報告，若發現對交通有負面影響，項目倡議者需提出緩解措施並予以執行，而須執行的緩解措施不一定祇在發展項目旁。以九肚山麗坪路發展項目為例，項目倡議者已落實緩解措施，施工時一併改善了駿景路/大埔公路(馬料水段) 交界的迴旋處。

66. 唐翔先生的回應綜合如下：

(a) 運輸署會因應實際的交通情況，採取適當的改善措施，以保障火炭區的交通暢通。他會於會後向委員了解有關建議；以及

負責人

(b) 在大埔公路(沙田段)開啟了一條新行車線後，初步觀察所得，大埔公路(沙田段)早上繁忙時段的交通擠塞情況已得到改善，現時的車龍較新行車線通車前有所改善，而由禾輋邨至沙田鄉事會路附近的一段大埔公路(沙田段)的行車情況亦比新行車線通車前順暢。此外，運輸署的數據顯示，使用大埔公路(沙田段)的行車流量有所上升，而建造連接大埔公路(沙田段) 南行線至青沙公路的新行車線工程的整體效果理想，紓緩了大埔公路(沙田段)交通擠塞情況，署方會繼續監察有關路段的交通情況。

67. 規劃署城市規劃師/沙田 3 彭禮輝先生回應說，區內人口增長主要源於火炭站的私人綜合發展項目，以及坳背灣街和禾上墩街/桂地新村路附近的公營房屋發展項目。上述發展項目的總入住人口預計約有 24 000 人。規劃署及有關部門在規劃這些發展時，已評估有關預計增長的人口對環境保護及基建，包括交通配套，等方面的影響。

68. 主席指大埔公路(沙田段)開啟了一條新行車線後，時速由 50 公里放寬至 70 公里，交通情況有所改善，但駕駛者或許未適應。該路段現有的地面標記混亂，他要求運輸署在短時間內重新劃上地面標記，希望能令交通更為暢通，並於完工後通知委員。大埔公路(沙田段)擴闊工程是進一步改善大埔公路(沙田段)的項目，長遠而言，他希望以興建隧道或繞道的方式改善交通。此外，他指政府已就大埔公路(沙田段)開啟一條新行車線後，時速由 50 公里放寬至 70 公里一事刊憲。

69. 羅光強先生指部分駕駛者不知道大埔公路(沙田段)開啟一條新行車線後，時速由 50 公里放寬至 70 公里。他建議政府考慮暫時移除車速偵察器，以改變駕駛者的習慣。

70. 容溟舟先生詢問車速改動是否需要刊憲。他同意該段大埔公路(沙田段)的地面標記混亂，運輸署應該處理。他認為時速由 50 公里放寬至 70 公里後，大埔公路(沙田段)往

負責人

青沙公路的交通不會有多大改善，早上繁忙時間由沙田鄉事會路進入大埔公路(沙田段)的車輛需要取中線方能前往城門隧道，以時速 70 公里駕駛並不可行。長遠而言，他認為需待大埔公路(沙田段)擴闊工程完成後才有明顯的改善。此外，他指部分車速偵察器的外框內未必確實放置了車速偵察器。

陳敏娟女士提問：廣源區的巴士服務
(文件 TT 63/2015)

71. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

(a) 她一直爭取優化廣源區及廣康區的巴士服務，但署方一直沒有具體回覆，令她感到失望；

(b) 根據運輸署及巴士公司早前提出的巴士路線優化方案，89D 號線將不再行經廣源區及廣康區，83X 號線服務則加強至全日雙向行駛，她認為上述改動將對兩區造成很大影響。現時專線小巴服務並不足以應付當區需要，若 89D 號線不再行經當區，當區將缺乏往返馬鞍山的交通服務。她希望在 83X 號線加強服務至全日雙向行駛的同時，89D 號線繼續行經廣源區及廣康區；

(c) 她知道把 E42 號線延長至廣源區及廣康區較為困難。隨着第 36C 區的發展，加上恒生管理學院有接近七千名學生，她希望署方及巴士公司考慮把 A41 號線全日延伸至廣源區及廣康區；

(d) 她得悉 82P 號線的班次將由 26 班減至 10 班。巴士公司及運輸署表示會把資源投放在 82X 號線，但實際上是削減廣源區的巴士服務，故此她不會支持。她認為應先改善該路線的脫班問題，而非削減服務；

負責人

(e) 現有的專線小巴服務並不足以應付廣源區及廣康區的需要，加上早前專線小巴 65A 及 65K 號線的罷駛事件，居民難以倚賴專線小巴服務，希望有巴士服務來往火炭及馬鞍山。她多謝運輸署職員着力解決問題，但仍然擔心專線小巴服務不穩定；以及

(f) 巴士公司的回覆未如理想。她八年前爭取 A41 號線的三個特別班次行經廣源區及廣康區，隨後一直爭取全日行經上述兩區，至今仍沒有結果。

72. 丘文俊先生建議運輸署及九巴安排 83X 號線行經水泉澳邨，以加強當區的巴士服務。

73. 鄭楚光先生的意見綜合如下：

(a) 隨着第 36C 區及恒生管理學院的發展，A41 號線早上三班行經廣源區及廣康區的方案已實行多年，希望 A41 號線的服務全日延伸至上述兩區；

(b) 他希望 182 號線延伸至廣源區及廣康區。此外，89D 號線往馬鞍山及觀塘方向的乘客量一直足夠，故此應繼續行經廣源區及廣康區；

(c) 亞公角山路的團體，包抱突破青年村、白普理寧養中心、沙田慈氏護養院、鄰舍輔導會怡欣山莊及聖士提反會城門之源，要求加強巴士服務以補專線小巴服務的不足。他認為巴士未能於該路段行走的理據不足，隨着石門人口增加，應盡快正式開辦現正試行的巴士路線；以及

(d) 他讚賞運輸署高級運輸主任/馬鞍山邱功遠先生戮力處理早前專線小巴營辦商的勞資糾紛。

負責人

74. 主席的意見綜合如下：

(a) 恒生管理學院學生會於會前來信，表示該學院現正興建宿舍，人口將會增加，希望加強交通配套。隨着第 36C 區及恒生管理學院的發展，他希望運輸署及巴士公司考慮為廣源區及廣康區開辦全日來往觀塘的巴士路線，並安排 680 及 682 號線的分拆路線途經廣善街，經大老山隧道前往港島，以及提供機場巴士服務；

(b) 他建議 83A 號線途經廣善街及使用大老山隧道，以服務廣源邨；

(c) 他也認為邱功遠先生戮力處理早前專線小巴營辦商的勞資糾紛；以及

(d) 九巴不可在沒有提供充足數據的情況下，實施 82X 及 82P 號線的調整方案。

75. 邱功遠先生的回應綜合如下：

(a) 運輸署會留意恒生管理學院學生人數的變化，以及廣源區和廣康區的最新發展，檢視當區巴士及專線小巴服務，因應實際情況作出調整；

(b) 上星期五(二零一五年九月四日)，運輸署得悉有專線小巴營辦商因勞資糾紛引致部分專線小巴司機罷駛，運輸署當時即時介入處理，並聯絡勞工處調解營辦商管理層和司機之間的爭議，務求令服務盡快回復正常。另外，運輸署除派員監察受影響路線的服務情況外，在掌握初步情況後，已盡快向不同媒體發出交通通告通知乘客最新情況和替代的交通安排。運輸署了解上述營辦商的服務未如理想，截至二零一五年九月，署方向營辦商發出了五封警告信，現正考慮採取進一步

負責人

行動及部署緊急應變措施，如服務再受影響，運輸署會盡快通知受影響乘客；以及

(c) 他感謝委員的讚賞，同時感謝多位委員於上述勞資糾紛期間，協助通知居民有關情況及替代路線。

76. 龍運巴士有限公司(龍運)高級車務主任伍振邦先生的回應綜合如下：

(a) A41 號線現時早上有三個特別班次途經廣源區及廣康區，分別於五時三十五分、六時十五分及六時五十五分由黃泥頭開出。龍運備悉委員的意見，將會研究對行車情況的影響，在現有資源下，把車程延長十分鐘始終會影響班次穩定性；以及

(b) 如把 E42 號線延長至廣源邨，便需行經小瀝源路、廣善街、牛皮沙街、沙田圍路、沙角街等，單向行車距離將會增加約三公里，行車時間則增加約 12 分鐘，大幅增加整體行車時間，影響現有乘客及服務穩定性，故此上述建議不予考慮。

77. 李述恒先生表示，九巴現正擬備來年的巴士路線計劃，委員的意見將會予以考慮。他補充，在削減 82P 號線乘客量較低的班次後，82X 號線部分班次加密至每十分鐘一班，相關數據及理據已載於早前的會議文件，並已向相關委員交代所節省的資源將考慮投放在區內其他需求殷切的巴士路線。

丘文俊先生提問：水泉澳邨交通服務
(文件 TT 64/2015)

78. 丘文俊先生的意見綜合如下：

(a) 他感謝運輸署及九巴職員於本年九月一日早上一同於水泉澳邨視察巴士服務情況。水泉澳邨的

交通服務未如理想，區內唯一的巴士路線 288 號線出現脫班情況，九巴預報班次智能手機應用程式所預報的時間不準確，而專線小巴 813 號線乘客量不足。83A 及 982X 號線的方案仍未有實施時間表，47X 號線在早上只有一個班次，不足以應付居民所需。在開學後，80X 號線於沙角邨經常客滿，增加的乘客量部分來自水泉澳邨。他懇請運輸署於本年十月二日前確定 83A 號線方案的實施日期；

(b) 他建議先加密 288 號線早晚繁忙時間班次至每八至十分鐘一班，並且延長服務時間至上午五時四十五分至午夜十二時，如能接駁港鐵馬鞍山線及設立分段收費就最理想。他建議運輸署及巴士公司考慮開辦特別班次，例如來往沙田圍站，於早上及晚上繁忙時段提供服務，希望運輸署及巴士公司於會後回覆；

(c) 他要求增設通宵巴士服務，以及把 E42 號線延伸至水泉澳；以及

(d) 他要求相關部門於會後提交水泉澳邨的交通影響評估報告。

79. 容溟舟先生的意見綜合如下：

(a) 水泉澳現時面對的問題與當年欣安邨面對的相同。房屋署興建公共屋邨時，往往太倚賴交通影響評估報告，沒有着力規劃交通配套。他促請房屋署於七日內，提交興建屋邨時所依據的交通影響評估報告和環境影響評估報告，而非行政摘要；

(b) 40X 及 89D 號線乘客量高，九月二日視察時九巴亦了解到馬鞍山路日益擠塞，不明白運輸署為何費時計劃改變行車路線，建議不經亞公角街。至

於 83A、982X 及 287X 號線的方案，仍然未有實施時間表，他詢問何時實施；

(c) 他詢問行人路的闊度為多少才能容納 2 200 人次。若水泉坳街的闊度不足以容納 2 200 人次，可能有部分行人需以極低速度走路或需要走在馬路上，他不明白當時署方為何對交通影響評估報告沒有異議；以及

(d) 本年九月一日早上他到水泉澳邨視察，親眼目睹 120 人擠上一輛 288 號線巴士，十分擠迫。此外，水泉坳街的斜度為 1:10，一旦巴士的剎車系統出現問題，將發生嚴重意外。早前他更發現有巴士螺絲鬆脫，他認為九巴不論調撥車輛抑或維修保養均未臻完善。雖然區議會自本年十月二日起暫停運作，但區議員的身分到了本年十二月三十一日才完結，如因區議會暫停運作，而未能實施各項建議或通知委員各巴士路線方案的實施，他認為並不合理。

80. 黃嘉榮先生的意見綜合如下：

(a) 他同意如要整理好所有設施才讓居民入伙或許稍為浪費資源，但水泉澳邨人口眾多，道路又斜又窄，整體配套若欠完善，將大大影響居民，而水泉澳邨配套欠完善的問題在入伙期間已顯現；以及

(b) 他代陳國添先生追問，水泉澳邨升降機的最高負荷量為多少及何時安裝。此升降機方便居民轉乘其他交通工具，他估計日後的使用率甚高。如未能於會上回覆，他希望部門於會後補充。如發現兩部升降機不足以應付人流，是否有其他升降機方案。他希望各部門密切留意入伙人數的變化，定期與當區區議員交流，提供適切的交通配套設

負責人

施。

81. 運輸署高級運輸主任/沙田廖靜文女士的回應綜合如下：

(a) 288 號線是區內重要的巴士路線，運輸署亦留意到乘客量不斷上升，該線自本年四月以來已兩度加班，本署現正與巴士公司研究可否再度加強服務，包括加密班次及延長服務時間；

(b) 運輸署知悉 288 號線於本年八月的服務出現不穩定的情況，但上星期已見改善，署方會繼續與巴士公司跟進。288 號線服務未如理想的原因，或許是受水泉澳邨臨時交通措施影響，運輸署已與房屋署溝通，處理燈號問題，情況已見改善；

(c) 運輸署現正與房屋署密切留意水泉澳邨入伙情況，以及公共運輸交匯處的啟用進度，希望可盡快實施 83A 及 982X 號線的方案。運輸署已與巴士公司商討各項實施的細節；

(d) 巴士公司會因應其營運情況，考慮設立分段收費及提供票價優惠，本署會繼續鼓勵巴士公司因應其營運情況及社會經濟環境，盡可能提供票價優惠；以及

(e) 署方備悉 E42 號線延伸至水泉澳邨的建議，但需要考慮乘客需求及公共運輸交匯處的是否有足夠空間。

82. 房屋署副房屋事務經理(隆亨)2 鄧力田女士的回應綜合如下：

(a) 升降機塔正在興建，啟用日期有待房屋署工程部確定，她會與相關委員密切留意，如有需要樂意

負責人

進行實地視察；

(b) 在興建水泉澳邨時，房屋署有進行交通影響評估，土拓署更早於二零零六年建造雙線行車的多石街，並擴闊水泉坳街，即使其中一條道路擠塞亦有替代路線可使用；

(c) 交通影響評估報告顯示，早上繁忙時段每小時約有 2 200 人使用升降機塔，而附近即將設置自動扶梯，預計可應付繁忙時間的行人流量；以及

(d) 房屋署會與運輸署保持密切聯絡，希望能為居民提供更理想的交通服務。

83. 李述恒先生的回應綜合如下：

(a) 對於委員就 288 號線提出的意見，九巴已經備悉並會作參考之用，而且已預留資源加強服務；

(b) 自 288 號線投入服務以來，九巴提供了多項轉乘優惠，若經檢視後發現隨着屋邨人口及乘客量上升，對接駁區外路線的需求增加，九巴會考慮擴大優惠計劃；以及

(c) 九巴現正與運輸署商討 982X 及 83A 號線各項細節，待有定案後盡快通知委員。

84. 新巴城巴高級公眾事務主任鍾佩怡女士的回應綜合如下：

(a) 682B 號線已延伸至水泉澳，並增加了回程服務；以及

(b) 城巴現正與運輸署及九巴商討 982X 號線特別班次的各項細節，希望盡快投入服務。

負責人

85. 主席表示，委員關心水泉澳邨的交通，包括巴士和專線小巴服務及升降機塔，希望部門着力跟進。

容溟舟先生提問：巴士專營權及路線發展計劃的監管
(文件 TT 65/2015)

86. 容溟舟先生的意見綜合如下：

(a) 他收到運輸署於本年七月三十一日發出的信件，由於內容欠清晰，故此他作出此項提問。他詢問何謂“適當而有效率的服務”，有效率是否以脫班率、投訴信或警告信數字等因素量度，是否有客觀標準。他認為“繼續投資經營專營巴士服務”這項要求不難做到，故此政府不難再次批予巴士公司為期十年的專營權。在是次會議上委員多番批評九巴服務不善，署方如何說服市民同意繼續把專營權批予他們認為服務未如理想的巴士公司；

(b) 運輸署巴士及鐵路科終於承認當日提交予委員的數據由巴士公司提供，運輸署在審視巴士路線計劃時，會參考巴士公司提交的調查數據。他認為巴士公司若希望削減某條路線，有可能提交一些促使巴士及鐵路科同意削減服務的數據，但原來巴士及鐵路科沒有覆檢數據，他詢問巴士及鐵路科如何查證所收到的數據；

(c) 他指運輸署巴士及鐵路科於一年後才澄清，行經馬鞍山路的巴士路線與行經亞公角街的巴士路線比較，車程平均短兩分鐘而非四分鐘，質疑數據的真確度；

(d) 他認為應由運輸署巴士及鐵路科先回應委員的追問；以及

負責人

(e) 在二零一四年九月五日的會議上，運輸署表示正與巴士公司研究 85K 號線行經欣安邨的可行性，他詢問巴士及鐵路科在制訂二零一六至二零一七年度巴士路線計劃時，會否再度研究上述項目。

87. 邱功遠先生的回應綜合如下：

(a) 運輸署會以客觀標準評估巴士公司是否提供適當而有效率的服務，包括班次、出車率、乘客的滿意程度等。同時，巴士公司會提交營運報告予運輸署，而運輸署會派員監察巴士公司的營運情況。如發現巴士公司達不到署方要求，署方會因應情況採取相應行動；

(b) 40X 及 89D 號線的方案於二零一三及二零一四年醞釀期間，道路情況及乘客需求與現時或會有所不同。在決定是否推行 40X 及 89D 號線不經亞公角街的建議前，運輸署與九巴再次進行調查，重新審視為乘客帶來的影響，希望根據最新情況來制訂一個為乘客帶來最大效益的方案；以及

(c) 運輸署一直有留意欣安邨的交通配套，這幾年署方一直有為欣安邨引入新服務。隨着欣安邨二期落成，運輸署會繼續檢視欣安邨的交通情況。

88. 李述恒先生回應說，有關年度巴士路線計劃的制訂，九巴需要一年以上的時間籌備。在籌備及諮詢期間進行多類型調查，希望向不同人士解說方案時有數據可依。由於需在不同的時間進行多類型調查，故此有機會得出不同的數據和結果。此外，九巴會探討 85K 號線行經欣安邨的可行性。

89. 陸放天先生的回應綜合如下：

(a) 運輸署需要就每條路線的建議方案，平衡不同持

負責人

份者的利益。在本年七月七日的交運會會議上，運輸署了解到委員不希望推行不獲支持的方案，故此在七月三十一日經由沙田區議會秘書處，向委員發送一封關於 40X 及 89D 號線的信件，通知上述路線的最終安排，即 40X 及 89D 號線現時的方案將會擱置，運輸署將與巴士公司重新商討方案，最快會於二零一六至二零一七年度的巴士路線計劃下，將新方案提交予交運會討論；以及

(b) 受資源所限，署方未能覆檢每項數據，但巴士公司有責任確保所提交的數據準確。運輸署會就影響較大或有需要查證的數據進行調查，從整體的大方向考慮各項建議是否可行。運輸署就年度巴士路線計劃諮詢時，希望聆聽委員對計劃的大方向有何意見，至於具體的實施詳情，需待臨近實施時再進行調查，以最新數據作依歸。他歡迎委員指出不清晰的數據，署方定當查證。

報告事項

運輸署進度報告
(文件 TT 66/2015)

90. 陳敏娟女士指 82P 號線的班次將由 26 班減至十班，但只有三個班次撥予 82X 號線，並無把資源重投廣源區，這其實是削減而非優化巴士服務，她不會支持。她要求巴士公司在作出任何改動前，先徵求地區人士的同意，而運輸署應做好把關工作。

91. 容溟舟先生指文件中交通管理措施的日期應為本年六月十六日至八月十五日，希望部門更正。他認為 682A 號線繁忙時間的載客率有上升趨勢，原因是不經沙田第一城及濱景花園一帶，很受馬鞍山居民歡迎。682A 號線是第 77 區及欣安邨居民來往港島東唯一的選擇，但登車困難。

負責人

他詢問可否調整 682 號線的班次，以增強 682A 號線的服務。另外，682B 號線回程的乘客量不高，運輸署及新巴城巴會否加強宣傳或調整路線以增加吸引力。此外，他指大老山隧道比以往擠塞，部分乘客改變乘車習慣，選乘較早班次，令早班車的乘客量較高，如達加班標準，希望運輸署及巴士公司適當運用資源加以配合。

92. 廖靜文女士回應說，682B 號線於本年八月底延伸至水泉澳，並增加了兩個特別回程班次。在路線變動後，乘客量暫並無太大變化，運輸署會與新巴繼續留意該線乘客量，以便適時作出檢討。

93. 邱功遠先生回應說，運輸署會與巴士公司繼續留意 682A 號線在變動後的乘客量變化，探討是否有需要調整。至於 82P 及 82X 號線的方案，運輸署在實施前會小心審視在調整路線後能否滿足乘客需求。

94. 鍾佩怡女士回應說，682A 及 682B 號線的調整服務方案只實施了一個星期，數據顯示沒有客滿，新巴會繼續留意。

95. 主席指交運會在上次會議上，並無在資料不足的情況下同意 82P 及 82X 號線的方案，希望署方及巴士公司再考慮上述方案。

(會後註：文件 TT 66/2015 中交通管理計劃的日期已經更正。文件 TT 66/2015(修訂)已上載沙田區議會網頁。此外，運輸署於九月下旬通知交運會委員有關 82X/82P 號線的安排。)

工作小組報告
(文件TT 67/2015)

96. 委員備悉道路交通安全工作小組、單車網絡發展工作小組及關注沙田大型交通建設發展工作小組的會議記錄。

負責人

資料文件

開支科 7 的財政狀況及活動進度
(文件TT 68/2015)

路政署工程進度報告
(文件 TT 69/2015)

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 70/2015)

沙田及大圍市中心交通違例檢控數字
(文件TT 71/2015)

97. 交運會備悉上述四份資料文件。

下次會議日期

98. 主席表示，這是本屆交運會最後一次會議。他對委員和各政府部門及機構代表過去四年的支持和合作表示謝意，希望新一屆交運會能繼續為區內居民服務。

99. 會議在下午七時十五分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一五年十二月