

沙田區議會  
交通及運輸委員會(二零零一年度)

第一次會議紀錄初稿

日期：二零零一年一月九日(星期二)

時間：下午二時三十分

地點：沙田區議會會議室

出席者

楊祥利先生(主席)	沙田區議會議員
廖韻兒女士(副主席)	“
彭長緯先生	沙田區議會副主席
陳克勤先生	沙田區議會議員
陳國添先生	“
鄭楚光先生	“
鄭則文先生	“
張瑞鋒先生	“
程張迎先生	“
朱滿成先生	“
何厚祥先生	“
何秀武先生	“
江活潮先生	“
林康華先生	“
劉帶生先生	“
羅光強先生	“
李子榮先生	“
李錦明先生	“
梁志堅先生	“
梁志偉先生	“
梁國顯先生	“
梁永雄先生	“
盧偉國博士	“
莫偉雄先生	“
鄧永昌先生	“

曹宏威博士  
蔡亞仲先生  
黃國雄先生  
黃戊娣女士  
楊倩紅女士  
易順娥女士  
袁貴才先生  
區永光先生  
鄭啓祥先生  
馮麗娟女士  
何炳羲先生  
林健華先生  
劉志成博士  
盧燕冰女士  
梁凱欣小姐(秘書)

沙田區議會議員

“

“

“

“

“

“

增選委員

“

“

“

“

“

“

沙田民政事務處行政主任(區議會)2

列席者

章國洪先生  
黃海韻小姐  
勵吳麗娟女士  
馮兆雄先生

謝小舟女士  
梁超強先生  
鄭偉棠先生  
李強先生

羅榮生先生  
何華陞先生

沙田區議會主席

沙田民政事務助理專員

九廣鐵路公司東鐵部公共事務經理

九龍巴士(1933)有限公司高級車務主任

運輸署署理總運輸主任(新界東)

運輸署工程師(沙田)

運輸署工程師(馬鞍山及西貢)

房屋署署理高級房屋事務經理(沙田南)

沙田地政處政務助理

警務處沙田區交通隊主管

應邀列席者

梁凱俊先生  
黃耀華先生  
陳浩江先生  
湯紀玲小姐

梁偉雄先生

規劃署城市規劃師(沙田區)

路政署區域工程師(沙田)

新界東拓展處高級工程師

康樂及文化事務署參事(策劃事務)

運輸署高級運輸主任

馮玉華小姐

葉可恩小姐

蔡志信先生

許淑芬小姐

林榮合先生

戴富源先生

黎翠瑩女士

梁漢民先生

張銳釗先生

大老山隧道有限公司企業傳訊  
經理

大老山隧道有限公司企業傳訊  
主任

新界東拓展處高級工程師

沙田民政事務處行政主任(發展)

沙田民政事務處高級工程督察

運輸署高級運輸主任(巴士發展  
科)

運輸署運輸主任(沙田)

九龍巴士(1933)有限公司助理策  
劃及發展經理

新世界第一巴士服務有限公司  
策劃經理

未克出席者

周嘉強先生

黃澤標先生

董惠明先生

沙田區議會議員

“

增選委員

旁聽者

黃美蓮太平紳士

何少蓮女士

曾潔儀小姐

沙田民政事務專員

沙田民政事務處高級行政主任  
(區議會)

沙田民政事務處行政主任(區  
議會)4

四位新聞從業員

十位公眾人士

負責人

歡迎詞

主席宣布會議開始，並歡迎各與會者，特別是下列人士，出席/列席本委員會二零零一年度第一次會議：

## 負責人

- (i) 沙田區議會主席韋國洪先生；
- (ii) 代替樊容權先生的運輸署署理總運輸主任(新界東)謝小舟女士；
- (iii) 暫代白朗仁先生的警務處沙田區交通隊主管何華陞先生；
- (iv) 路政署區域工程師(沙田)黃耀華先生；
- (v) 新界東拓展處高級工程師陳浩江先生；
- (vi) 康樂及文化事務署參事(策劃事務)湯紀玲小姐；
- (vii) 運輸署高級運輸主任梁偉雄先生；
- (viii) 大老山隧道有限公司企業傳訊經理馮玉華小姐及企業傳訊主任葉可恩小姐；
- (ix) 新界東拓展處高級工程師蔡志信先生；
- (x) 沙田民政事務處行政主任(發展)許淑芬小姐及高級工程督察林榮合先生；
- (xi) 運輸署高級運輸主任(巴士發展科)戴富源先生；
- (xii) 運輸署運輸主任(沙田)黎翠瑩女士；
- (xiii) 九龍巴士(1933)有限公司助理策劃及發展經理梁漢民先生；以及
- (xiv) 新世界第一巴士服務有限公司策劃經理張銳釗先生。

2. 主席表示，會議上分發的文件包括：

## 負責人

- (i) 會議紀錄修訂建議；
- (ii) 文書 TT4/2001 附錄五；
- (iii) 文書 TT6/2001；以及
- (iv) 文書 TT9/2001。

- I. 通過二零零零年十月二十日特別會議及十一月十四會議紀錄  
(會議紀錄 TT 6/2000 及 7/2000 已於較早前寄出)
- 3. 會議紀錄 TT6/2000 經運輸局高級工程師(運輸策略)盧國華先生的修訂後，與會議紀錄 TT7/2000 同獲委員會一致通過。有關修訂如下：

### 第 11 段

「運輸局高級工程師(運輸策略)盧國華先生表示，運輸局正就沙田至中環的鐵路發展擬備標書，.....他們在收到建議書後會考慮兩間鐵路公司的計劃。」

改為

「運輸局高級工程師(運輸策劃)盧國華先生表示，運輸局正就沙田至中環線擬備競投條款，.....他們在收到建議書後會考慮兩間鐵路公司的計劃，包括設站等。」

## II. 資料文書

- 4. 委員知悉下列文書的內容：
  - (i) 沙田區公共房屋及私人機構參建居屋計劃屋苑人口(文書 TT 2/2001)

## 負責人

- (ii) 關於公眾投訴的進度報告  
(文書 TT 3/2001)
- (iii) 政府部門就過去會議所議事項提交的資料／回覆(文書 TT 4/2001)
- (iv) 九廣東鐵服務報告(文書 TT 5/2001)
- (v) 二零零一／二零零二年度開支科及暫訂頂額(文書 TT 1/2001)

5. 就文書 TT4/2001 附錄 I 運輸局及運輸署的回覆，主席和黃戊娣女士都重申於馬鞍山鐵路落成前後不能削減任何巴士路線。

九龍巴士(1933)  
有限公司

6. 此外，關於 81C 巴士路線的意見，主席請九龍巴士(1933)有限公司於下次會議提交研究進度。

(朱滿成先生於此時到達。)

### III. 提問

7. 李子榮先生問：

「踏單車為最受沙田居民歡迎的運動之一，而政府於多年前已積極興建單車徑。本人現時所關注的就是政府是否有一套興建單車徑的長遠計劃，以及會否在單車徑沿途裝置設施。為此，本人有以下提問：

- (i) 請問那一個部門負責策劃、興建及管理單車徑？各部門的權責如何？

負責人

- (ii) 政府有否計劃將沙田區內各單車徑連接起來？
- (iii) 政府有否計劃於單車徑地面或路旁增設標誌或路牌，指示踏單車人士或遊客，以了解路線與著名景物的距離？
- (iv) 政府有否考慮於單車徑旁增設旅遊名勝介紹牌或指引，以便吸引遊客？
- (v) 政府有否考慮於單車徑旁設立踏單車人士應遵守的道路使用規則，以及救援指引等資料的指示牌？
- (vi) 現時位於大水坑的新單車公園的進展情況如何？有關部門會否考慮設立指示牌指示遊人前往？」

(文書 TT 6/2001)

8. 路政署、新界東拓展處、沙田、大埔及北區規劃處、運輸署、沙田地政處、康樂及文化事務署及旅遊事務署的回覆載於文書 TT 6/2001。

9. 李子榮先生表示，他收到居民對於單車徑設施的意見，包括詢問區內的單車徑會否連接起來、大水坑新單車公園附近會否設立指示路牌。他建議為單車徑命名或編排號碼，以便管理。此外，李先生亦建議有關政府部門考慮於單車徑增設旅遊景點的指示路牌，以吸引遊客前往。

10. 沙田、大埔及北區規劃處城市規劃師梁凱俊先生說，區內大部分的單車徑已連接起來，未完成的單車徑則須配合康樂及文化事務署的設施才一併興建。

## 負責人

11. 路政署區域工程師(沙田)黃耀華先生表示，單車徑是由路政署負責維修及保養，假如運輸署要求加建路牌或標誌，路政署會提供協助。

12. 運輸署工程師(沙田)梁超強先生說，運輸署負責單車徑的日常交通管理。如旅遊事務署需要在單車徑裝設指示旅遊景點的標誌，運輸署可以提供交通管理的意見。至於單車徑命名的建議，由於街道命名是地政處的工作，地政處會提供協助。

13. 運輸署工程師(馬鞍山及西貢)鄭偉棠先生表示，單車公園是私人承辦的設施，承辦機構可向沙田地政處提出設置指示標誌的申請，尋求有關政府部門的同意。

14. 沙田民政事務助理專員黃海韻小姐補充說，沙田民政事務處曾向沙田體育會查詢，得知沙田體育會計劃設立指示牌，並會向沙田地政處申請。

15. 康樂及文化事務署參事(策劃事務)湯紀玲小姐表示，康樂及文化事務署在興建新康樂設施時，必定會一併考慮連接單車徑的設計。然而，就有關的康樂設施興建計劃，該署現時仍未有確實的發展時間表。

16. 鄭則文先生詢問說，於單車徑駕駛單車會否受道路交通條例規管。若單車駕駛者在單車徑發生交通意外，導致第三者受傷，傷者能否獲得第三者保險賠償。此外，他發現部分單車駕駛者的車速十分快，他詢問運輸署會否考慮於單車徑實施單車車速限制。

17. 鄭偉棠先生回應說，單車徑屬於道路的一種，故受到道路交通條例管制，警方亦會在單車徑進行執法。由於單車並無速度計，加上單車車速較慢，因此單車車速限制在實行及執法上都有困難。不過，運輸署一向致力改善單車徑的安全。在過去一年，該署已在單車徑的適



## 負責人

當地點增加交通標誌，特別是單車徑及行人路的交接處，以提醒單車駕駛者及行人。

18. 香港警務處沙田區交通隊主管何華陞先生表示，根據現行法例，只有摩托車輛必須購買第三者保險。現時單車並無牌照登記，而單車駕駛者亦無須考取駕駛執照。有關單車徑發生的單車交通意外，警方會以普通意外處理，傷者可向社會福利署的「不論過失交通意外傷亡賠償計劃」申請賠償，亦可循民事訴訟途徑追討過失賠償。

香港警務處

19. 鄭則文先生表示，假若在單車徑的交通意外率嚴重，有關政府部門需要採取措施以作改善。他希望警方能提供在區內單車徑發生的單車交通意外及傷亡數字。

20. 經過討論後，張瑞鋒先生提出下述建議，並獲委員會通過：

「本委員會建議旅遊事務署及政府有關部門在沙田單車徑增設旅遊名勝介紹牌及指引。」

21. 李錦明先生問：

「前知悉大老山隧道公司基於營運虧蝕的理由向政府申請調高隧道通行費，其中私家車及的士的建議升幅更高達百分之五十。顧慮到普遍市民尚未受惠於經濟復甦，而大老山隧道加價又會造成獅子山隧道交通擠塞的情況惡化，再次醞釀加價潮，嚴重影響市民日後的生活負擔。」

本人現有提問如下：

(i) 既然大老山隧道公司的股東財力雄厚，面對當前公司八億港元的營運虧蝕，股東考慮注資有何困難？

(ii) 除卻營運虧蝕的考慮，請問大老山隧道公司尚有何其他理據支持是次的加價申請？而各項車輛收費的加幅是怎樣釐定的呢？

(iii) 請問政府目前是否批准大老山隧道的加價申請？其加幅的標準是如何釐定的呢？如果市民對加價有任何意見，可以循甚麼途徑作出反映？」

(文書 TT 7/2001)

22. 運輸署、運輸局及大老山隧道有限公司(大隧)的回覆載於文書 TT 7/2001。

23. 李錦明先生認為運輸署及運輸局的回覆頗為簡短，他詢問政府現時是否已批准了大隧的加價申請、政府與大隧之間的協定或合約有否更改、大隧的專營權有否獲得延長，以及合約有否列出對大隧加價的限制。他希望部門代表解釋審議加價申請時所考慮的有關使用者負擔能力的因素。他認為除非有充分的理據，否則如此大幅度的加價申請實在難以獲得支持。現時大隧虧損主因是需要付還借貸及利息，股東當初向大隧注資款項並不足夠。事實上，該公司的股東都是實力雄厚的大財團，絕對有能力增加注資，以減低利息上的負擔，實不應將財政虧損轉嫁於使用者身上，而增加隧道費亦不能解決該公司的財政問題。

24. 運輸署高級運輸主任梁偉雄先生回應說，政府現正審議大隧的加價申請。政府會考慮隧道使用者的負擔能力，即是普遍市民的經濟狀況及他們對加價的反應。政府與大隧之間並無新的協定或合約，文書上的回覆是指隧道費會因應政府與大隧雙方的同意下作出更改。根據《大老山隧道條例》第36條規定，大隧可向政府提出加價申請，而政府則會以獲得合理但不過高的回報為原則來審核其申請。他可以於會後提供有關條例的資料。此外，政府現正進行評估，研究加價對各方面的影響及聽取各方面的意見，然後才會作出決定。

運輸署

25. 大老山隧道有限公司企業傳訊經理馮玉華

小姐表示，該公司股東在一年多前已注資超過共一億港元，以即時解決公司經濟上的困難。此外，他們亦已與銀團進行十億港元的債務重組，延長還款期，降低每一年的還款額。

26. 鄧永昌先生說，現時大隧的收費已比獅子山隧道高，是次的加價申請幅度達30至50%，實在難以令人接受。他詢問大隧有否評估加價對隧道使用量的影響。鄧先生說，大隧不應將經營不善所導致的財政問題轉嫁於使用者身上。由於利息開支是該公司主要的支出，股東注資才是解決財政問題的最有效辦法。此外，他建議該公司可考慮開拓其他收益來源，如廣告收入。

27. 黃國雄先生表示，大隧是一間私營公司，假若因當初估計失當而導致現時的財政虧損，該公司股東應承擔虧蝕，而不應由使用者負上責任。他認為即使增加隧道費亦不能解決該公司的財政問題，反而與政府商討延長專營權年期，以及與銀團研究延長還款期及調低息率才是最徹底的解決辦法。黃先生說，該公司應增加其營運及財政透明度，市民才能理解加價是否唯一解決的辦法；而政府則應監察該公司的營運。

28. 馮玉華女士表示，根據顧問公司所作的研究，加價會對隧道使用量造成影響，但並不嚴重，使用者主要視乎出發點及目的地來選擇行走的隧道。二零零零年初的加價亦能一定程度上紓緩了該公司財政上的困難。

29. 袁貴才先生認為大隧的虧損主要來自財務上的虧損，故提出下述建議：

「沙田區議會交通及運輸委員會建議行政長官會同行政會議在批核大老山隧道有限公司的加價申請時，應將營運虧損及財務虧損分別對待來考慮。」

30. 委員會通過上述建議。

31. 主席表示，委員會對於大隧的加價甚為關注，他希望政府在審議有關申請時能考慮委員會的意見。

(盧燕冰女士和梁漢民先生於此時到達。)  
(黃戊娣女士於此時離開。)

32. 蔡亞仲先生問：

「本人收到翠擁華庭業主會反映，指出馬鞍山 T7 主幹路的興建位置與居民極為接近，其支路 J22A 更與翠擁華庭第 15 座樓宇及該屋苑的住客會所近在咫尺，倘發生交通意外，將會造成嚴重的人命傷亡。此外，居民亦非常擔心日後紓解噪音的措施是否能有效發揮效用。為此，本人有以下提問：

(i) 本人得悉政府曾分別在 1998 年及 2000 年就上述道路興建計劃擬備環境影響評估報告，當局可否將有關環境影響評估報告公開，讓居民了解有關情況？

(ii) 當局在翠擁華庭段興建 T7 主幹北行線及支路 J22A 將裝置何種紓解噪音的措施？同時以甚麼準則釐定該等措施？

(iii) 當局在翠擁華庭段興建 T7 主幹北行線及支路 J22A 時，會否使用炸藥或其他代替一般性炸藥爆破方法興建呢？

(iv) 由於馬鞍山 T7 主幹路翠擁華庭段的興建位置與民居極為接近，其支路 J22A 與翠擁華庭第 15 座樓宇及 T7 主幹路僅距離該屋苑的住客會所近在咫尺，有關部門會否考慮將支路 J22A 向東移，以減低對居民的影響？又或能否後移 T7 主幹路以減低對會所造成的危機？若否，原因為何？」

(文書 TT 8/2001)

33. 新界東拓展處的回覆載於文書 TT8/2001。

34. 蔡亞仲先生表示，T7路的興建位置與民居相距甚近，其中以支路J22A與翠擁華庭第15座最為接近，實在是城市規劃上的失誤。對於居民要求支路J22A與翠擁華庭第15座的距離增加150米，新界東拓展處只是象徵式增加4米。蔡先生詢問，有關部門有否考慮T7路近翠擁華庭段鄰近石山，山勢陡峭，尤如一座屏風，必會產生巨大的回音。假若環境評估報告沒有考慮上述因素，則必須興建全密封式隔音屏障，才能解決T7路所產生的噪音影響。此外，他詢問T7路近翠擁華庭段會否使用炸藥爆破方法興建，並擔心爆破會震動岩石，造成隱性危機。

35. 新界東拓展處高級工程師蔡志信先生回應說，石山的聲音反射影響主要視乎岩石的表面形狀及道路的定線。就T7路的興建，該處會在岩石鋪泥種草，過去香港亦有工程利用上述的方法成功減低回音，而環保署在評估後，都同意有關措施可將聲音反射影響減至極低，故在環境評估報告中並無考慮石山的回音。該處認為T7路近翠擁華庭段有兩條地下通道，利用炸藥爆破方法興建最為有效。該處不會在石山進行爆破，只會在地下通道的隧道內進行。由於地下通道與翠擁華庭相距至少90米，加上該處已限制爆炸的幅度，故相信使用炸藥對民居造成的影響不大。承建商在使用炸藥前，亦須向土木工程署礦務部申請牌照，有關部門必會確定承辦商已有足夠安全措施，才發出牌照。

36. 何厚祥先生申報他是翠擁華庭業主委員會的成員。他表示，T7路的定線在翠擁華庭興建前已擬定，不明白為何政府會容許住宅地盤如此接近一條擬定的公路。雖然部分路段會裝置半開放式隔音屏障，但按照聲音向上升的原理，最受影響是中層的居民。他詢問半開放式及全封閉式隔音屏障的效益有何差別。假若現時的消滅噪音措施已能合乎環境評估標準，為何新界東拓展處將支路J22A與翠擁華庭第15座的距離增加4米。此外，T7路工程需要砍

伐多少樹木，有關部門又會否補種樹木以作彌補。最後，他詢問 T7 路工程的進度。

37. 黃國雄先生表示，錦英苑在入伙時雖然已知道 T7 路的存在，但不知道會與附近屋苑如此接近。居民原本居住在寧靜的環境，但將來 T7 路落成後，即使噪音音量能控制在 70 分貝下，居民亦難以忍受，更何況該公路如此接近民居，他相信所產生的噪音會超過環保署所容許的 70 分貝。假若將來噪音真的超過標準，有關部門將採取甚麼行動。此外，他詢問有關部門會否向受噪音影響的居民作出實際的賠償，例如裝設隔音設備；而由雅景臺至錦英苑的一段 T7 路會否利用爆破方式興建。黃先生認為政府部門並不能為居民提供長遠的噪音解決辦法，他曾建議禁止重型車輛行駛 T7 路，但遭運輸署拒絕。由於重型車輛所產生的噪音遠比私家車輛高，故他希望政府部門能慎重考慮上述建議及裝置全封閉式隔音屏障。

38. 蔡志信先生回答說，政府曾要求翠擁華庭的發展商在設計時需要考慮 T7 路對住客所造成的噪音影響。但由於地盤面積有限，部分單位較接近 T7 路，發展商已向環保署保證在噪音水平達 70 分貝的單位裝設紓緩噪音的設備。T7 路的環境評估報告是採用保守的假設，模擬十五年後最繁忙時間的交通情況，得出的交通噪音才會到達 70 分貝。在進行評估時，已考慮重型車輛所產生的噪音。假若有居民所承受的噪音超過 70 分貝，他們會作出適當的補救方法，例如裝設隔音玻璃窗。但根據評估結果，政府無須作出賠償。根據「環境影響評估條例」，假若道路在通車後發現所引起的噪音超出標準，政府需要再進行紓減噪音措施，例如加建隔音屏障及限制車輛使用。但在有關條例實施的三年以來，香港並未發生上述的情況。蔡先生說，全封閉式的隔音屏障雖然比半封閉式有效，但該處必須根據既定的標準來設計紓緩噪音的措施，否則難以向立法會申請撥款。雖然 T7 路所產生的噪音不超過標準，但在不影響主幹路的情況下，仍會將支路 J22A

## 負責人

退後 4 米，目的是紓緩對景觀的影響。根據現時的估計，雅景臺至錦英苑一帶的 T7 路並不會使用爆破方式興建。興建工程大概需要砍伐 5 公頃的樹木，他們會補種約 6.5 公頃的樹木，園藝設計師會選擇適當品種以配合周圍的環境。工程的標書已批出，並於短期內動工。

39. 李子榮先生提出下述建議，並獲委員會通過：

「為確保 T7 公路附近居民的生活安寧，沙田區議會交通及運輸委員會建議當局於 T7 公路接近居民的道路上加設全密封式隔音屏障。」

及

「茲因 T7 公路斜路甚多，為了附近住戶的安寧，沙田區議會交通及運輸委員會建議當局考慮限制使用該路段的車輛重量及使用時段。」

(江活潮先生於此時到達。)

(韋國洪先生、彭長緯先生、劉帶生先生、梁志偉先生、盧偉國博士、黃國雄先生、區永光先生、何炳義先生、林健華先生和劉志成博士於此時離開。)

40. 委員會主席楊祥利先生問：

「馬鞍山風景秀麗，每日都吸引不少晨運人士及無數旅遊人士前往，但由於通往馬鞍山村的良友路路面狹窄及沒有行人路，當有車輛駛過時，特別是大型車輛，途人便要左閃右避，出現不少驚險情況，險象橫生。

隨著馬鞍山的發展及人口增加，遊人與日俱增，加上地產商將在該區大興土木，現有的道路將不敷應用，問題日趨嚴重，為此，本人有以下提問：

(i) 上述道路是否符合安全標準，現時由哪個政府部門管理？假若發生意外，責任如何界定？

(ii) 對現有的情況，有關方面有何短期改善措施及長遠方案？」

(文書 TT 9/2001)

41. 沙田民政事務處、運輸署、沙田地政處及規劃署的答覆載於文書 TT9/2001。

42. 主席表示，良友路路面狹窄，大型車輛只能僅僅通過，而每天都有不少農運人士及旅遊人士行經該路，故他十分關注該路的安全。他建議禁止大型車輛行駛該路，特別是泥頭車。他並詢問若於該路發生交通意外，保險公司會否受理。

43. 梁志堅先生說，假若開放給公眾使用，道路設施應符合道路安全準則，然而良友路並非一條太合規格的道路，最近亦曾發生意外。部門回覆中表示，會要求在附近進行地產發展的發展商一併改善該道路，他詢問有關的改善工程何時進行，而在此以前，他建議有關部門應進行短期措施，例如設立路牌，提醒駕駛者。

44. 運輸署工程師(馬鞍山及西貢)鄭偉棠先生回應說，該道路是一條鄉村道路，由沙田民政事務處負責維修，在香港亦有不少類似的道路。這些村路主要是方便村民出入，以及因應其需要而容許車輛行駛。村路若因地區發展而增加使用量，政府會因應資源分配而提升其標準。民政事務處亦會負責鄉郊改善工程，其中路包括村路的改善。根據道路安全紀錄，良友路的意外數字不高，並非交通黑點。無論是村路或私家路，只要是開放給公眾使用，便會受道路交通條例管制，駛進的車輛同樣需要有牌照登記及購買第三者保險。由於政府部門的工程車輛需要行駛良友路，而馬鞍山村村民亦需要利用貨車搬屋或送貨，故難以禁止貨車行駛該道路，假如要防止傾倒泥頭的車輛駛入，可考慮在傾倒的地點加設圍欄。

45. 沙田民政事務處行政主任(發展)許淑芬小姐表示，沙田民政事務處曾於該段鄉村道路進



## 負責人

行維修工程，包括重鋪路面、加設欄杆及增設避車處等，主要是配合鄉村道路的需要，保障駕車人士的安全。

46. 梁志堅先生同意不能全面禁止，但可限制大型車輛行駛。梁永雄先生建議向有需要的大型車輛發出許可證。

47. 沙田地政處政務助理羅榮生先生說，由於該道路甚長，難以在所有傾倒泥頭的地點加設圍欄。有關何秀武先生的詢問，他回應說，根據紀錄，該道路附近並沒有修車場，但假若市民於私人土地放置一兩部車輛及進行維修，並不會違反租約。

48. 香港警務處沙田區交通隊主管何華陞先生表示，部分旅遊人士會乘搭旅遊車經該道路前往郊野公園。此外，亦有一條居民巴士路線行駛該道路。

49. 林康華先生表示，申請許可證需要一段時間，對於突然有需要行駛該路的車輛十分不便，所以他對限制大型車輛行駛的建議有所保留，他希望運輸署詳細研究有關建議，以及了解居民的需要。

50. 主席表示，限制貨車駛入的建議是居民要求的，他亦請運輸署研究有關的可行性，並於下次會議提交結果。

運輸署

(曹宏威博士於此時離開。)

51. 袁貴才先生問：

「本人最近接獲不少美城苑居民投訴，指行經美城苑至大圍火車站的 63A 及 63B 專線小巴服務質素下降。

本人就此提問如下：

(i) 星期一至六上午九時前的一段繁忙時間均有四部專線小巴由美城苑開出接載乘客往大圍火車站，而在非繁忙時間及星期日、公眾假

期，美城苑居民需等候由美松苑開出之 63A 及由恆峰花園開出之 63B 的專線小巴前來美城苑接載，美城苑乘客在非繁忙時間往往比繁忙時間的候車時間更長。當局會否考慮在非繁忙時間增設一至兩部專線小巴以美城苑作為總站，行走美城苑至大圍火車站？

(ii) 美城苑由入伙至今，已經接近 16 載，而行走美城苑之專線小巴均沒有一個固定的上客站，而近月來小巴站點更非常混亂，多至在 3 個不同地點上客，令居民無所適從，不知應在那處等候小巴。而現有的 3 個上客點均不符合安全，潛在產生交通意外的危機，更令年長乘客上車不便，容易發生意外。當局會否考慮在美城苑設立一個固定和安全的小巴專線上客站，何時動工及完成。若無，當局如何解決美城苑小巴上客點的問題呢？」

(文書 TT 10/2001)

52. 運輸署的回覆載於文書 TT10/2001。

53. 由於袁貴才先生因事需中途離開會議，故由陳克勤先生代為續問。

54. 陳克勤先生詢問文書上有關貴城閣外的小巴站改善工程的施工和完成日期，以及諮詢時間。

55. 運輸署工程師(沙田)梁超強先生表示，有關工程的設計圖則已分發各有關部門，諮詢他們的意見，預計一至兩個月內收回所有回覆。若無反對意見，運輸署會盡快向路政署要求施工。

56. 運輸署署理總運輸主任(新界東)謝小舟女士回應說，運輸署亦希望有關工程能盡快完成，好讓居民有更佳的候車地點。

57. 鄧永昌先生表示，除了美城苑外，恆峰花園及翠景花園一帶亦無小巴候車處，對該區的

乘客十分不便，他希望運輸署能考慮該兩個屋苑的居民需要。大圍火車站旁的 63A、63B 及 63K 的小巴總站雖已興建了上蓋，但乘客在排隊等候時並無善用上蓋，運輸署應向小巴承辦商反映。鄧先生說，63A 及 63B 於假日有班次不足的問題，而晚上十至十二時，乘客輪候時間亦較長。此外，雖然上述路線在大圍設有一個中途站，然而小巴在到達中途站時多已客滿，他希望從大圍火車站開出的小巴可以預留座位給在中途站等候的乘客。

58. 謝小舟女士說，63A、63B 及 63K 平日及假日的班次時間表並無分別，至於晚上十時後的班次，她表示會留意乘客的需求量，在有需要時會與承辦商研究增加服務的可行性。她會向承辦商反映有關大圍小巴總站的排隊安排。關於恆峰及翠景花園的乘客候車安排，運輸署亦會仔細研究，盡量為乘客作出最好的安排。上述的小巴線於繁忙時間在大圍總站開出時多已客滿，而根據現行條例，專線小巴若未客滿，就必須接載沿途的乘客。故即使小巴在總站開出時尚未客滿或預留座位，到達中途站亦未必有空座位。

#### IV. 2001-2002 年度沙田區巴士路線發展計劃 (文書 TT 11/2001)

59. 運輸署高級運輸主任(巴士發展科)戴富源先生按文書 TT11/2001 簡介 2001-2002 年度沙田區巴士路線發展計劃。

60. 盧燕冰女士表示，87B 號線現時的需求量已十分大，而顯徑二期將於今年底入伙，但在 2001 年及 2002 年巴士發展計劃中仍沒有考慮增加行駛 87B 號線的巴士數目。87P 早上特別線經常出現班次不準及脫班的情況，她請巴士公司多加留意。此外，281A 號線現時的需求量不論在繁忙或非繁忙時間都十分高，經常在到達沙田第一城時已滿座，故她認為只增加一部巴士行走該線並不足以應付現有及未來愉

翠苑的乘客量。

61. 莫偉雄先生歡迎將 46X 號線全線改由空調巴士行走，但希望巴士公司能將空調巴士的票價與非空調的差距由 24% 減至 15%。現時的雙層空調巴士都設有低地台，以方便傷殘人士上落，因此他建議以雙層空調巴士取代行走 88K 號線的兩架單層巴士，從而增加載客量。此外，他建議將 88K 號線的空調巴士票價由 4.2 元減至 3.8 元。最後，他希望巴士公司代表解釋 88M 號線在總站遷移至又一城後的路線改動。由於不少居民會於九龍塘地鐵站乘搭 88M 號線返回顯徑，故更改後的路線亦必須駛經九龍塘地鐵站。

62. 鄧永昌先生說，對於 82K 號線以小巴專線取代的方案，由於有關部門尚未能提供該小巴專線的路線、班次及票價的詳情，委員難以提供意見。不過，他希望運輸署留意 82K 號線不受歡迎的原因是路線過分迂迴。該線在上學及放學時間都有不少學生乘搭，運輸署必須考慮小巴能否應付繁忙時間的乘客量。在未有明確的替代方案前，巴士公司不能取消 82K 號線。另外，由於小西灣的人口不斷增加，從馬鞍山及沙田前往小西灣的乘客量亦逐步上升，故他反對將 682 號線的總站由小西灣遷至柴灣地鐵站。

63. 易順娥女士表示，以轉乘方法取代 83P 早上特別巴士班次會對廣源居民造成不便，即使有轉乘優惠亦不能彌補額外的候車時間，因此她極力反對有關的安排。易女士續說，86 和 281A 號線現時的需求量已十分高，故除了因應愉翠苑入伙而增加巴士外，亦應再額外加派巴士行走。

64. 陳克勤先生表示，682 號線是沙田區第一條前往港島東的巴士線，自開辦以來十分受居民歡迎。他對於巴士公司提出縮短該線至柴灣地鐵站的建議表示失望，並認為不應以前往小西灣的乘客量低為理由而縮短路線。轉乘優惠

的目的是為不能享受點到點巴士服務的乘客提供票價優惠，並非作為縮短路線的補償。他詢問以提供轉乘優惠的 84M 號線的班次能否應付 682 號線於繁忙時間的乘客量。

65. 陳國添先生詢問說，182 號線的總站延長至愉翠苑後，票價會否有所增加；以及 E42 號線在改行青衣北岸公路後，會否對乘客造成影響。

66. 鄭楚光先生說，委員會曾通過動議要求將 83X 號線改為全日通車，但運輸署及巴士公司在 2001 年及 2002 年的巴士發展計劃中並無提出有關的建議。他反對取消 83P 早上特別班次，因轉乘計劃會浪費乘客的候車時間，並對乘搭該班次的長者造成不便。他亦不滿將 682 號線的路線縮短。鄭先生並請有關方面考慮開設馬鞍山至大圍的區內線。

67. 鄭啓祥先生代張瑞鋒先生表示不同意取消 248P 早上特別班次，因這樣會浪費乘客的候車時間，轉乘優惠也難以彌補。假若必須取消上述班次，亦要以小巴專線取代。

68. 鄭則文先生說，新巴以穩定班次為由而縮短 682 號路線，理據並不充分。他亦收到居民的意見，表示不支持將 682 號路線縮短至柴灣地鐵站。

69. 程張迎先生表示，替代 82K 號線的小巴專線尙未有清晰的路線及班次資料，委員難以作出評論。根據觀察，上學及放學時間有大量學生乘搭該線，運輸署必須留意。區內居民對 89 號線服務的需求十分大，往沙田方向的 89 號線巴士在到達淘大花園的巴士站多已滿座，他對於九巴在 2002 年才增加一部巴士行走該線感到失望。此外，85 及 85B 號線的乘客量十分高，特別是從九龍城碼頭前往沙田的方向，但九巴並無考慮增加行走上述兩線的巴士數目。程先生並認為九巴裝設八達通機的進度緩慢。

70. 何秀武先生希望 A41P 號線於富安花園或恆信街設站，因為錦泰苑已經入伙，該區對機場巴士的需求亦大大增加。何先生說，85K 號線於富安花園的新站位並不方便居民。此外，該線在繁忙時間的班次服務並不足夠，他希望九巴能恢復開辦 85P 特別路線。289K 循環路線於富安花園的停車灣位經常停泊多部巴士，令該巴士總站的交通更見擠塞，他希望九巴能將 289K 號線的總站改於大學巴士總站。

71. 林康華先生說，他經常收到居民的投訴，表示 80X 在繁忙時間因交通擠塞而影響班次，故希望能加派巴士行駛該線。然而，80X 號線並不行經顯徑，他不明白為何文書指該線會因顯徑二期入伙而增加巴士數目。林先生希望愉翠苑的入伙所帶來的改動不會影響附近一帶的巴士路線。

72. 羅光強先生認為 285 號線應以小巴專線取代，但 682 號路線卻不應縮短。他建議新巴向運輸署申請增加巴士數目，這樣才是解決 682 號線班次不準的治本方法。

73. 梁國顯先生表示，沙田區的機場巴士路線都不會於小瀝源及廣源一帶設站，對該區居民並不公平。他希望在 A41 號線的總站遷至 14B 區後，可將該線改行經上述地點。巴士發展計劃中的改善項目多是為了配合新屋苑的發展，並不能紓緩現有巴士服務的不足。

74. 梁永雄先生認為 88K 號線是一條區內巴士線，無須使用空調巴士行駛，空調巴士票價比非空調的高 1.2 元，加重乘客的負擔。現時 80 號線的需求量已十分高，鑑於 4C 及 38A 區的人口增長，他建議加開一條來回顯徑及觀塘碼頭的巴士線。他曾於美林巴士站統計 82K 號線的乘客量，在繁忙時間於該站上落的人數每班約有 80 人，他擔心小巴服務未能應付繁忙時間的需求及其票價會比 82K 的高。此外，他建議開設一條小巴線來往美林及馬鞍山利安邨，以應付馬鞍山及沙田的人口增長。

75. 廖韻兒女士反對取消 248P 號線，何東樓區一直缺乏巴士路線，再取消 248P 號線對居民並不公平，她認為應推行轉乘計劃來為居民提供優惠，但 248P 特別班次則須繼續保留。

76. 主席說，他對於恆信街支路被封對馬鞍山區巴士路線造成的影響表示憂慮。他並指出，按現時馬鞍山區的道路規劃來說，現有巴士路線並不能服務即將發展的 86B 區，而 86B 區的規劃並無預留興建巴士總站以提供巴士路線，故他十分擔心該區未來的公共交通服務。此外，他表示現時許多巴士乘客喜歡站立於巴士的落車位置，情況尤以學生為甚，故他建議巴士公司在購置巴士時能考慮購買後門設於車身後段的巴士。主席並對行走 285 號線的車輛質素每況愈下感到不滿意。

77. 戴富源先生作出以下回應：

- (i) 在進行巴士路線發展計劃時，運輸署需要考慮地區人口及居民乘車模式的轉變，當中包括新入伙的屋苑。由於人口及道路網絡不斷轉變，當巴士計劃完成後，運輸署仍會與巴士公司繼續監察巴士服務的需求，並會在有需要時增加服務。就愉翠苑入伙，巴士公司已為不同的路線增加共 13 部巴士行駛。在屋苑入伙後，則會再因應居民的實際需求調整個別巴士路線的班次。該署亦有為顯徑二期的入伙而增加行駛 46X、88K 及 80X 號線的巴士數目。至於 87B 號線，則會再考慮該線現時的乘客量，研究是否需要改善服務。
- (ii) 所有行走城門隧道的巴士路線，包括 46X 號線，將會全面改由空調巴士行駛，以期改善乘車環境及巴士內的空氣質素。一般全線空調的巴士路線，其票價會比非空調的高 30%；但九巴現時將行走城門隧道的巴士路線的票價差

## 負責人

距降至 25%，與行走大老山隧道的巴士路線一樣。他並回應鄭楚光先生的詢問說，所有行走城門隧道的巴士路線都會因轉換空調巴士的計劃而增加車輛數目，行駛 49X 號線的巴士亦會增加至 23 部。至於 41S 號線，是 49X 號線的輔助線，主要服務葵青區居民，因發覺乘客量低而計劃取消。

- (iii) 雖然文書上列出 82K 號線的取消日期，但實際日期仍須視乎新小巴專線的細節能否取得共識，以及能否透過招標程序找到合適的承辦商。
- (iv) 巴士路線若因更改終點站而有所延長，其票價可能需要提高，但 182 號線並不會因此而加價。
- (v) E42 號路線是隨葵青道路網絡改變作出改動，目的是希望讓該路線能提供更快捷的服務。
- (vi) 682 號路線在縮短後將能穩定班次，甚至增加班次，得益的是大部分的乘客。
- (vii) 他們亦知道 80X 號線不經過顯徑，但由於有居民表示對該線有需求，故計劃增加該線的巴士數目。他們亦會留意顯徑二期入伙後乘客量的轉變，若 80X 號線的需求量改變不大，就會將資源調配予其他路線。
- (viii) 運輸署每年都會要求巴士公司提交未來五年的巴士發展計劃，他們會在 86B 區的入伙前五年開始計劃該區的巴士服務安排。
- (ix) 關於開設顯徑至觀塘的巴士線的建議，必須考慮觀塘的交通情況、有否類似的巴士路線及乘客需求量。



## 負責人

- (x) 他會將有關機場巴士路線的意見轉交負責機場巴士路線的同事跟進。
- (xi) 由於九龍塘區巴士總站安排的改動及交通擠塞的情況，88M號線有需要將總站遷往又一城，但改動後就不能經過原來的總站。在去年巴士發展計劃中亦有提及有關的改動，當時並無收到反對意見。不過，運輸署亦會與九巴再研究實際情況。
- (xii) 關於九巴裝設八達通的進度，由於九巴車隊的巴士數目遠比其餘兩間專營巴士公司多，而八達通機的分配數目則每間公司相若，故九巴的進度將會較慢。但九巴亦已於去年年底全面裝設八達通機。

### 78. 九龍巴士(1933)有限公司助理策劃及發展經理梁漢民先生亦有以下回應：

- (i) 巴士服務改善計劃會因應實際情況而改變，例如 281A 號線原定於今年三月及六月各增加一部車輛行駛，現已提前於今年一月增加一部車輛，並視乎情況於二月或三月增加其餘的一部。
- (ii) 當總站 88M 號線在進入窩打老道後，會直接轉入歌和老街，並不會再經過九龍塘地鐵站。除了 88M 號線外，81M 號線亦計劃有此改動。他們明白此改動會對部分乘客造成不便，故會考慮當另外一個較近地鐵站的巴士總站落成後，將 88M 號線的總站遷往該處。
- (iii) 82K 及 285 號線的路線若沒有小巴承辦商承辦，他們不會取消有關的路線。
- (iv) 248P 和 83P 號線現時每日均只有兩班班次，但建議取代的轉乘優惠計劃的有效時間為上午七時至十時，受惠的居民較多。根據他們的統計，每日約

有 40 人於廣源乘搭 83P 號線，而其他上客站的乘客都可直接轉搭 85A，所以認為取消 83P 號線的影響不算太大。他們會再就 83P 號線於廣源的乘客量進行調查。至於將 85A 號線延長至廣源的建議，由於車程加長，票價亦會相對增加，另外亦要考慮延長路線對該線運作的影響。

- (v) 九巴同意將 83X 號線改為全日行駛，但 89D 號線在非繁忙時間就不會再轉入廣源，這樣就不能服務廣源往馬鞍山的居民。
- (vi) 89 號線的服務最缺乏的時段是星期六下午一時至二時的放工時間，他們會檢討該線的行車時間表。
- (vii) 他們會考慮將 289K 號線的總站遷往大學，但隨著錦泰苑入伙，部分路線的服務亦會有所增加，令富安巴士總站的交通更見繁忙，故現時不會考慮重開 85P 號線。
- (viii) 現時九巴所購買的巴士都是空調巴士，故非空調巴士將會逐漸淘汰，但他們亦會聽取各方面的意見，以訂定轉換車輛的時間表。至於 88K 號線的兩部單層空調巴士是為了照顧傷殘人士而特別加入車隊的，當此類巴士被淘汰後，會以雙層巴士取代，但這並不會於短期內進行。
- (ix) 由於 87P 班次較疏，當壞車時會出現脫班的情況，對居民造成不便，他們會研究解決的方法。
- (x) 開設顯徑至觀塘的巴士線容易出現資源重疊的情況，若加強 80 號線服務已能應付居民的需求，相信會比加開一條路線理想。
- (xi) 假若恆信街支路被封，馬鞍山路線將

會受到影響。這些影響尚未納入是次巴士發展計劃內。

79. 新世界第一巴士服務有限公司策劃經理張銳釗先生表示，建議將 682 號線縮短的原因並非是該線不受歡迎，相反該線的乘客量十分高，在改為全日服務後，新巴更將該線的繁忙時間班次由 12 分鐘增至 10 分鐘一班。但是由於該線沿途的交通十分繁忙，班次難以穩定，原定編制的 12 部巴士並不足以應付，由於車隊的巴士數目並無增加，他們亦只有抽調其他路線的車輛來行走該線。因此，為了穩定行車時間及確保班次準確，新巴建議將 682 號線縮短至柴灣地鐵站。至於 84M 的繁忙時間班次為 4 分鐘一班，並以雙層巴士行走，應能應付需要轉乘至小西灣的 682 號線乘客的需求。

80. 運輸署署理總運輸主任(新界東)謝小舟女士表示，關於機場巴士 A41 號線延長至小瀝源及廣源一帶的建議，她會於會後轉交有關同事作出考慮及跟進。

81. 陳克勤先生提出下述建議，並獲委員會通過：

「新巴計劃縮短 682 號巴士路線，此舉不但使乘客受到影響，更開啓了以「善用資源」為由縮短巴士路線的極壞先例，沙田區議會交通及運輸委員會強烈反對新巴將 682 號巴士總站遷往柴灣地鐵站。」

(李子榮先生於此時離開。)

#### V. 運輸署的進度報告 (文書 TT12/2001)

82. 廖韻兒女士及陳克勤先生均表示，自去年十一月的會議上討論 801 號小巴專線的服務後，該線的脫班情況仍然嚴重，他們亦收到不少居民的投訴，故請運輸署多加監察及研究改善的對策。

83. 盧燕冰女士說，804 號小巴專線無論在繁忙或非繁忙時間的班次都不足以應付需求，往顯徑方向的小巴在到達沙田第一城時已客滿，因此她建議增加小巴行駛 804 號線。

84. 主席說，他收到居民的要求，表示希望能將 681P 號線的第一班次提前至早上七時三十分。此外，現時在早上繁忙時間，由於有多條巴士路線同時於恆康街停站，導致擠塞的情況，故他希望運輸署能重新調配恆康街的巴士站位置。他亦希望運輸署正視亞公角街的交通擠塞情況，以及能考慮委員會過去曾通過的有關擴闊亞公角街至雙線雙程行車的建議。

85. 運輸署運輸主任(沙田)黎翠瑩女士回答說，輔助 801 號線的居民巴士服務可望在農曆新年前投入服務，相信可以改善 801 號線的班次。804 號線已於去年十二月增加一部小巴行駛，該署會再調查該線的乘客量，並與承辦商研究再增加小巴行駛的可行性。

86. 運輸署署理總運輸主任(新界東)謝小舟女士表示，他們會考慮將 681P 的第一班次提前至早上七時三十分，但其餘的班次時間亦需調整，她希望委員能就此提供意見。她表示會視察恆康街的巴士站設施，考慮改善的方法。

87. 運輸署工程師(馬鞍山及西貢)鄭偉棠先生說，亞公角街出現較嚴重擠塞情況的地點是亞公角街與恆信街交界的路口，因此運輸署建議於該路口進行改善計劃，並於去年諮詢委員會的意見。拓展署現正就上述工程進行詳細設計，預計整項工程於今年底或明年初完成。由於亞公角街是一條地區性道路，道路兩旁並無預留太多地方作擴闊之用。此外，現時所有往馬鞍山的巴士路線都駛經亞公角街，這亦是導致亞公角街擠塞的原因。

VI. 工作小組報告  
(文書 TT 13/2001)

負責人

88. 委員知悉區內交通服務工作小組及道路交通安全運動工作小組的會議紀錄。

89. 道路交通安全運動工作小組召集人鄭楚光先生感謝委員對工作小組所舉辦的活動的支持。

90. 委員會並通過道路交通安全運動工作小組的新增成員名單。

VII. 下次會議日期及時間

91. 主席宣布，下次會議將於二零零一年三月十三日(星期二)下午二時三十分在沙田區議會會議室舉行。

92. 會議於下午六時四十分結束。

沙田區議會秘書處  
STDC 13/15/45

二零零一年二月十五日