

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零零八年度第二次會議記錄

會議日期：二零零八年五月六日(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

出席者

職銜

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,JP	區議會主席
彭長緯先生,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
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
陳榮新先生
鄭啓祥先生
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
黃文達先生
張詠敏小姐
黎淑群女士
胡善樑先生
吳振明先生
葉少偉先生
吳翠屏女士

潘泰昌先生
馮兆雄先生
黃啓明先生

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)
香港警務處沙田區交通隊主管
房屋署房屋事務經理/物業管理
(沙田及馬鞍山二)
沙田地政處行政助理
九龍巴士(1933)有限公司經理(車務)
新巴及城巴有限公司高級策劃主任
(二)

應邀出席者

黃重生先生
蔣年達先生
蔡寶森先生
黃星海先生
陳志文先生
劉佩丹女士
傅昌源先生
黃杏雲女士

陳記文先生
傅潔宜女士
徐潤君先生
莫志森先生
關志偉先生

余慶偉先生

葉子泓先生
游妙兒女士

李述恒先生

文志英女士

職銜

土木工程拓展署總工程師/沙田
土木工程拓展署高級工程師/沙田(1)
土木工程拓展署高級工程師/沙田(2)
土木工程拓展署高級工程師/沙田(T3)2
運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界)
運輸署運輸主任/巴士發展(新界)
康樂及文化事務署沙田區副康樂事務經理
康樂及文化事務署
高級經理(新界東文化事務)
路政署新界區高級工程師
茂盛(亞洲)工程顧問有限公司首席工程師
茂盛(亞洲)工程顧問有限公司高級工程師
茂盛(亞洲)工程顧問有限公司交通工程師
茂盛(亞洲)工程顧問有限公司
總駐地盤工程師
茂盛(亞洲)工程顧問有限公司
駐地盤工程師
偉信顧問集團有限公司高級環境工程師
九龍巴士(1933)有限公司
策劃及發展部副主管
九龍巴士(1933)有限公司
主任(策劃及發展)
香港鐵路有限公司
公共關係經理-對外事務

未克出席者

黃戊娣女士,MH,JP
盧偉國博士,MH,JP
袁貴才先生
劉偉倫先生

職銜

區議會議員 (外地考察)
“ (往歐洲公幹)
“ (離港公幹)
“ (身體不適)

負責人

委員請假事宜

主席表示秘書處收到以下四位委員的書面請假申

請：

黃戊娣女士, MH, JP	外地考察
盧偉國博士, MH, JP	往歐洲公幹
袁貴才先生	離港公幹
劉偉倫先生	身體不適

2. 委員會通過上述委員的請假申請。

通過二零零八年二月二十六日會議記錄

3. 秘書處於會前收到潘國山先生就第 55(d)段提出以下修訂建議：

“如興建引橋，整個路面將提升一米，田心居民的居住環境將受到重大影響。”改為

“如現有八號幹線引橋已使整個路面提升一米，田心居民的居住環境受到重大影響。”

4. 委員會通過經修訂後的會議記錄。

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 22/2008)

5. 委員知悉上述文件。

討論事項

馬鞍山第 77 區沙田 STTL482 地段內
公共運輸轉駁處的修訂建議
(文件 TT 23/2008)

6. 運輸署高級運輸主任(馬鞍山)吳俊傑先生簡介文件內容。

7. 主席表示，早於興建馬鞍山鐵路時已計劃在海典灣附近設馬鐵車站，但計劃改變後有關部門未有修訂該處的設施安排，而原訂於二零零六年落成的馬鞍山第 77 區商業大樓，賣地條款至今仍未有定案。政府取消了規劃中的行人天橋，以致發展後的 86B 區在交通及購物方面非常不便。現時馬鞍山第 77 及 86B 區的多個住宅項目興建工程如火如荼，預計該區人口將會急增，屆時居民對商場配套及交通設施需求十分殷切。他提出臨時動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會促請特區政府盡快推出馬鞍山第 77 區 site 11 土地拍賣，以解決該區商場配套及交通設施嚴重不足的問題。而為改善鄰近第 86B 區公屋交通不便，以及社區配套設施嚴重不足的情況，本委員會建議特區政府在賣地時要求發展商興建行人天橋連接該區，以紓緩有關問題，從而提升商場的價值，利人利己。”

羅光強先生和議。

(唐學良先生、衛慶祥先生、梁志偉先生及何厚祥先生, MH 此時到達。)

8. 蕭顯航先生詢問商業大樓是辦公室大樓還是附設商場。

9. 沙田地政處行政助理潘泰昌先生回應表示，當規劃署制定發展規劃後，地政總署才擬訂地契，故現時未有相關資料提供。

10. 吳俊傑先生回應表示，運輸署的資料顯示，規劃發展藍圖內已預留該用地作商業用途，以興建寫字樓、商

店及公共運輸轉駁處。

11. 陳國添先生, MH 表示，動議的重點應替市民爭取社區設施，例如要求政府賣地時附加興建設施的條款。由於政府賣地有特定程序，因此動議中不應促請政府盡快拍賣該幅土地。他又建議把“從而提升商場的價值”改為“從而提升商場的設施”。

12. 土木工程拓展署總工程師/沙田黃重生先生 表示，署方對興建連接第 86B 區的行人天橋有所保留，因為該天橋須橫跨馬鐵，天橋過高容易造成不便。他建議改為興建供行人使用的連接設施。他歡迎與主席於會後安排到該處實地視察。

13. 主席 表示，他於去年底曾以問卷調查方式收集附近居民的意見，居民反對於第 77 區設寫字樓，但對商場的需求殷切。此外，原有規劃已包括興建天橋，而西沙路其他天橋都設在馬鐵橋下，加上橋底與地面應有足夠空間讓巴士經過，因此他堅持動議興建天橋。他亦歡迎與土木工程拓展署代表作實地視察。

14. 羅光強先生 認為興建行人天橋有助日後交通發展，第 86B 區居民將可共同使用第 77 區的交通設施。由於該地段較為僻靜，興建隧道容易引起治安問題。他建議部門參考西沙路近利安邨及馬鐵總站的天橋高度。

15. 區議會副主席彭長緯先生, JP 建議把“交通及運輸委員會促請特區政府盡快推出馬鞍山第 77 區 site 11 土地拍賣”改為“交通及運輸委員會促請特區政府盡快發展馬鞍山第 77 區 site 11 土地”，並在“行人天橋”前加上“電梯或”。

16. 何秀武先生, MH 建議修飾“利人利己”及將“從而提升商場的價值”改為“從而提升商場的質素”。

17. 區議會主席韋國洪先生,JP 建議將“利人利己”改為“以民為本”。

18. 經討論後，主席修改臨時動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會促請特區政府盡快發展馬鞍山第 77 區 site 11 土地，以解決該區商場配套及交通設施嚴重不足的問題。而為改善鄰近第 86B 區公屋交通不便，以及社區配套設施嚴重不足的情況，本委員會建議特區政府在賣地時要求發展商興建電梯或行人天橋連接該區，以紓緩有關問題，從而提升商場的設施，以民為本。”

19. 委員會以 28 票贊成及 6 票棄權通過修改後的動議。

T3 號道路及相關道路工程-大埔公路
蔚景園前支路的設計建議

(文件 TT 24/2008)

20. 茂盛(亞洲)工程顧問有限公司高級工程師徐潤君先生簡介文件內容，並指出提供支路往獅子山隧道為考慮因素之一。

21. 黃重生先生補充如下：

(a) T3 號道路設計刊憲時，大埔公路蔚景園前方的支路已定為永久封閉。在進行工程期間，有居民要求保留該段支路，當時署方決定暫時保留支路及重新檢討保留支路的可行性，並與其他部門商討方案；

(b) 他指出兩個方案(方案 D 及 F)都會收窄蔚景園前的單車徑，希望委員明白保留支路要作出取捨；

(c) 署方在設計重新保留大埔公路蔚景園前的支路要解決很多技術問題，尤其是方案 F，還需要待詳細設計

去進一步研究及確立其可行性，署方在進行詳細設計時，亦會與運輸署研究把青沙公路及城門隧道公路的行車時速維持在 70 公里的可行性；以及

- (d) 如委員會同意，署方會在詳細設計完成後，安排下一步把最終方案刊憲。

22. 韋國洪先生,JP 表示顧問公司代表指提供支路往獅子山隧道為考慮因素，但文件中未有提及。如車輛未能經該路段往大圍，所有駛往大圍方向的汽車須行經沙田正街，沙田正街的交通擠塞問題將更為嚴重。此外，他認為部門及委員應慎重考慮顧問公司提出的方案。

23. 鄭楚光先生 表示居民歡迎保留該段支路。他特別欣賞方案 F 可提供兩條行車線通往八號幹線，相信縮減單車徑闊度所造成的影響不大。他詢問拆除現有隔音屏障會否影響附近居民。

24. 衛慶祥先生 表示顧問公司提到拆除現有隔音屏障，但文件指重建。他詢問有關工程是拆除或是重建，還是拆除後重建，以及會否按原定計劃於蔚景園前興建一至三幅隔音屏障。

25. 黃重生先生 回應如下：

- (a) 兩個方案基本上是可維持現時運作的交通安排。

(b) 署方會先拆除隔音屏障，然後再重建。他指出，T3 號道路工程是環境評估條例下的指定項目。署方會就新建議的隔音屏障修訂環境評估報告，並向環境保護署申請批准，然後按環境評估標準，興建計劃的隔音屏障。

26. 委員會通過希望木工程拓展署採用方案 F 的建議。

沙田新市鎮第 II 階段 - 位於車公廟路及
紅梅谷路行車天橋 - 其它方案及跟進事項
(文件 TT 25/2008)

27. 黃重生先生表示是次諮詢主要是回應及補充議員在上次會議的提問，以便進行詳細設計。署方進行詳細設計時，會就委員關注的事宜向委員匯報，並承諾與附近居民保持溝通。

28. 茂盛(亞洲)工程顧問有限公司首席工程師傅潔宜女士簡介文件內容，並補充表示：

(a) 對於擴闊迴旋處的方案，如不進行改善工程，預計車龍將長達一百米，受影響汽車達六十輛。擴闊引路可多容納兩至三輛車子，未能長遠解決擠塞問題。此方案更會影響現有的行人路、美化市容帶及單車停泊位置；以及

(b) 現有迴旋處原本為燈號控制路口。

29. 李錦明先生反對興建天橋。他認為現時的交通狀況未有顯示將來會有嚴重的交通擠塞問題，加上擬建天橋的高度容易構成危險，他不認同有興建天橋的需要。

30. 林松茵女士表示，警方於文件附件四提供的資料顯示，迴旋處的意外數字正逐年遞減。部門的資料未能提供充分理據支持興建天橋的需要。她認為興建天橋會造成屏風效應，阻礙該區的空氣流通。

31. 何厚祥先生, MH表示，文件所提供的交通影響評估是以評估時大圍區的交通情況為準。隨著大圍區整體交通情況逐步改善，加上八號幹線及 T3 號道路通車，他質疑日後的交通情況是否如部門預計般擠塞。他建議部門觀察一段時間後，再評估興建天橋的需要。若屆時仍確定有擠塞問題，委員定必支持建議。他詢問興建天橋所

需的時間，若待二零一零或二零一一年才興建是否可及時解決交通嚴重擠塞問題。

32. 黃澤標先生認為，現有迴旋處原本為燈號控制路口，因此，把迴旋處改回燈號控制路口並不算是改善方案。另外，擬建天橋共有東西行車線各一，佔用車公廟路面後，只會令迴旋處更為擠塞。他詢問部門有否評估車公廟路減少一條行車線對往來附近地方的影響，包括顯徑、紅梅谷路、美田路、新翠邨及翠田街等。他詢問天橋或隧道的起點可否改在翠田街後，例如在秦石邨設隧道出入口，以解決斜度問題。他表示天橋的高度令人關注。

33. 潘國山先生的意見如下：

- (a) 興建天橋並非唯一選擇，對於部門否決興建隧道的建議感到遺憾；
- (b) 交通是一個動態網絡，部門應仔細評估八號幹線在沙田多個出入口的交通情況，以及如興建 T4 號道路將對橫跨車公廟路及紅梅谷路天橋的汽車流量有何影響，並提供相關資料；
- (c) 運輸署及土木工程拓展署的政策背道而馳，前者積極鼓勵市民使用公共運輸工具，但後者卻不斷興建天橋及道路，鼓勵市民駕駛私家車；
- (d) 土木工程拓展署忽略了道路兩旁居民所受到的影響及非機動車的問題，例如上一屆議會已通過動議在顯徑及隆亨興建連接其他地方的單車徑，部門卻未有考慮；
- (e) 他並不認同二零一六年該路口會出現嚴重擠塞。他指出附近的隆亨邨、新翠邨、顯徑邨及美林邨的月租泊車率分別為 61.5%、59.4%、59.9%、52.9%，並

未飽和；鐵路上蓋或車站附近物業的居民以使用鐵路為主；沙田市中心周邊的私人樓宇停車場時租費用遠低於公共屋邨。以上數據證明該區域的駕駛者較少，部門不應以人口數目斷定汽車流量。另外，部門亦未有考慮環保及油價等因素。因此，出現一百米車龍的推斷不能成立。如沙中線興建顯徑站，對交通流量也有影響；以及

- (f) 擬建天橋連隔音屏障可高達十五米，阻礙附近地區南北方向的空氣流通。部門並未就興建天橋提供有關通風、景觀、噪音、光污染及天橋斜度等資料，只選擇性發布資料，例如以隧道斜度指興建隧道方案不可行，並不合理。

34. 李子榮先生的意見如下：

- (a) 大圍區的問題癥結在於地少人多，現時人口約有二十萬。可見將來區內亦會有不少屋苑落成，而人口並未設有上限，以致交通流量無止境增加，不斷興建天橋及道路並未能解決問題；
- (b) 八號幹線及 T3 號道路剛落成，他建議待一年後，大圍交通系統全面運作，再收集數據供委員會討論，以評估興建天橋的需要；
- (c) 改善現有道路管理可有效解決交通問題，例如擴闊路面及調節燈號管制等，無需興建天橋，浪費公帑；以及
- (d) 利用轉乘及循環線巴士等接駁交通安排也是改善區內交通擠塞的可行方案。

35. 彭長緯先生,JP表示，部門近一年提交的方案均涉及數年後的交通情況預測，例如是項方案及 T4 號道路等。現時沙田區多個地方出現交通擠塞，包括由第一城往石

門方向及由火炭路往沙田圍方向的大涌橋路路段等，部門應優先處理該些地區的交通問題，在半年內提交方案，研究興建行車隧道的可行性，以滿足現時的需要。他認為，T4 號道路或可紓緩大涌橋路的擠塞情況，但並非針對性解決問題。現時沙田區環境美觀，全賴政府在八十至九十年代作出完善規劃。城門河兩岸全是休憩用地，景觀優美，若在區內不斷興建天橋，只會破壞沙田的整體設計，因此，他建議部門應多考慮以興建隧道解決問題。

36. 黃重生先生的回應綜合如下：

- (a) 署方重申是次諮詢的目的是回應議員在上次會議的提問及補充其它方案的資料。總括而言，署方已經提交進一步資料，顯示其它道路改善方案未能解決交通的問題，或技術上並不理想，或因施工時間較長而對附近居民造成更大影響。再者，署方亦已一一回應議員提出需要跟進的事項，包括提供天橋道路設計的資料，並承諾會向委員定時匯報。
- (b) 作為政府的工程部門，土木工程拓展署必須具前瞻性，及早預視問題，並提出解決方案及建議；
- (c) 署方指出進行天橋方案詳細設計的迫切性，因該設計需時，要一至兩年後才可展開工程；
- (d) 就議員的建議，署方會待交通流量穩定後，再提交數據給議會討論，署方亦會在本年內再次就 T4 號道路的方案諮詢委員會；
- (e) 今次提交的數據已是最新數據。署方會繼續監察交通流量的變化，並於適當時候向委員會交代；
- (f) 由於要在提供更詳細資料及匯報時間上取得平衡。若委員希望了解更進一步的詳細工程設計細節，署方樂意提供；

(g) 土木工程拓展署預算在二零一零年開始動工，以三年時間興建天橋，事前約需一年時間進行詳細設計，故署方認為現時是適當時候展開詳細設計。署方承諾設計期間會一直與議會保持溝通。在完成詳細設計後，署方會再作檢討，並與委員會商討興建天橋的時間表。屆時委員可就最新的數據決定是否興建天橋。若留待交通情況惡劣才展開工作，問題將會惡化；以及

(h) 興建 T4 號道路有助紓緩大涌橋路某些路口的擠塞問題。

37. 主席表示，委員的意見似乎大部份不贊成興建天橋。他建議暫時擱置方案，待有需要時再諮詢委員會。

38. 韋國洪先生,JP不認同 T4 號道路有助解決大涌橋路的擠塞問題。T4 號道路規模十分龐大，所需費用與興建大涌橋路隧道相距甚遠。由於委員每日都使用區內道路，對交通情況十分了解。他認為興建大涌橋路行車隧道遠比 T4 號道路收效更大。

(何秀武先生,MH 及唐學良先生此時離席。)

T3 號道路及相關道路工程的臨時交通管理措施諮詢文件
(文件 TT 26/2008)

39. 黃重生先生表示，隨著 T3 號道路工程逐漸完成，部分交通管理措施會成為永久措施。

40. 韋國洪先生,JP表示，T3 號道路工程對大圍區居民造成影響。他希望部門處理工程時仔細考慮委員的意見。

2008-2009 年度沙田區巴士路線發展計劃
(文件 TT 27/2008)

41. 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。

42. 鄧永昌先生的意見如下：

(a) 他強烈反對調整 82K 號線巴士班次，認為運輸署削減班次的理據不足，每天只開出一班車變相取消 82K 號線。現時大圍區人口急增，對交通需求甚大，82K 號線途經學校區及威爾斯親王醫院，為學童、長者及行動不便者提供“點到點”巴士服務，實有存在的必要，並且應增加班次，以提升載客量。運輸署及巴士公司有責任履行服務市民的承諾；

(b) 取消 72 號線位於大圍的巴士站等同於削減大圍公共交通服務，十分不合理。他要求 72 號線巴士繼續途經大圍；以及

(c) 他建議 81S 及 305 號線巴士改為全日行走，並增加 46X 及 80 號線巴士班次，以及開設一條由美田邨經美松苑到港鐵大圍站附近的短程線。

43. 楊倩紅女士贊成 85A 號線總站由愉翠苑遷移至廣源邨，但反對取消 82M 號線。她建議運輸署及巴士公司可考慮調整 82M 號線的班次，例如在非繁忙時間稍為減少班次。

44. 潘國山先生表示，美田邨第三期人口增加約一萬一千人。由於不少辦公室已遷往觀塘及葵涌的工廠區，乘客對 46X 及 80/80P 號線的需求甚大，田心村的居民在繁忙時間經常未能登車，因此 46X 及 80 號線各增加一班車並不足夠。

45. 彭長緯先生,JP表示 81K 及 80M 號線班次過少。他認為運輸署及巴士公司可考慮合併 80M 及 280P 號線，但必須增加班次，此舉既可讓更多市民受惠，又可節省資

源。他又要求 85 號線總站由火炭站遷移至穗禾苑。

46. 韋國洪先生,JP 表示，現時 E42 號線未有途經顯徑及隆亨一帶，他建議開設由顯徑經隆亨及八號幹線到機場的巴士線，若可途經大圍公共運輸交匯處則更為理想。他認為 81S 號線應改為全日行走，否則便應開設一條由顯徑經八號幹線到佐敦的新巴士線。他表示 80 號線只增加一班車並不足夠。

(鄭則文先生、潘國山先生、蕭顯航先生及蔡亞仲先生此時離席。)

47. 鄭楚光先生的意見如下：

- (a) 運輸署表示，如個別路線在繁忙時段的一小時內載客率達 85%，或非繁忙時段內最繁忙的一小時載客率達 60%，署方便會考慮加派車輛行走。由於經常有乘客未能於繁忙時間登車，他希望部門多加留意 83X 號線，並作出改善。他要求部門提供有關 83X 及 89D 號線的乘客數目；
- (b) 現時運輸署合併 82M 及 85A 號線計劃未能為往返九龍塘的乘客提供服務，因此他建議在路線設計上考慮途經九龍塘。他希望部門留待下次會議才落實計劃的實施時間，好讓委員有更多時間諮詢居民。他表示，82M 及 85A 號線的停駛時間分別為晚上十二時零五分及十二時五十七分，他詢問兩線合併後會否採用較後的停駛時間；
- (c) 他建議部門及巴士公司試行 82K 號線繞經廣源，既可增加 82K 號線載客量，又可服務廣源居民；以及
- (d) 他建議部門及巴士公司考慮為 74X 及 75X 號線於過隧道後設分段收費。

(林松茵女士、梁家輝先生、莫錦貴先生及鄧永昌先生此時離席。)

48. 楊文銳先生認為，運輸署及九巴未有就上次委員會會議通過的兩項動議作出合理回應。他表示，蔡亞仲先生動議開設由馬鞍山經八號幹線出西隧到中上環一帶的巴士線，姚嘉俊先生則要求開辦沙田至將軍澳巴士線及馬鞍山至將軍澳巴士線。他希望部門及巴士公司認真考慮善用八號幹線，以及沙田及馬鞍山居民對開辦將軍澳巴士線的需求。

49. 何厚祥先生, MH的意見綜合如下：

- (a) 從宏觀角度看，他認同運輸署在文件中提出充分運用鐵路的發展策略，以及巴士的定位及角色。他表示，委員會以往對集體運輸系統的功能及巴士的角色提出了不少意見，包括加強大圍區的機場巴士及過海巴士服務，以及在沙田西北區加設接通西部通道的巴士服務，但運輸署在巴士周年發展計劃中未有任何回應。他要求運輸署及巴士公司在短期內回應上述訴求；
- (b) 他再次詢問龍運巴士公司可否為沙田區提供兩條機場巴士線。若龍運巴士未能提供服務，運輸署會否考慮引入其他巴士公司作良性競爭；以及
- (c) 他多次要求運輸署開設由大圍新村及寶福紀念堂一帶至港鐵大圍站或沙田站的巴士線，或接通該兩個港鐵站的循環線。他認為部門及巴士公司應積極回應該區居民的訴求。

50. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

- (a) 281A 號線在晚間繁忙時段提供的服務不足。過去一個月，她曾三次於晚上九時半在基榮小學附近的巴

士站等候往沙田方向的 281A 號線巴士，每次均未能登車。她要求部門及巴士公司認真考慮增加 281A 號線巴士的班次；

- (b) 她歡迎將 85A 號線總站遷往廣源的安排。她詢問 85A 號線遷站後，會否取消 82M 號線，而一旦取消 82M 號線，又如何照顧居民乘車往九龍塘方向的需要，以及 85A 號線遷站後是否保留於晚上十二時五十七分停駛，以及將班次由十三分鐘縮短至十一分鐘。她建議為前往九龍塘的乘客提供巴士轉乘港鐵優惠，以及在 85A 號線改道後，往九龍城方向路線上在廣善街近廣榕樓加設巴士站；以及
- (c) 82M 號線於早上繁忙時段會加設 82S 號線，她詢問會否取消 82S 號線。往來廣源邨及沙角、博康及乙明一帶的學生都是乘搭 804 號專線小巴及 82S 號線巴士，現時 804 號專線小巴服務不足，若部門及巴士公司取消 82S 號線，交通服務不足的情況將更為嚴重，因此，她反對取消 82S 號線。她詢問取消 82S 號線後，受影響的乘客數目，以及部門及巴士公司有何措施減低對居民的影響，例如為 85A 號線加設特別路線。

51. 容溟舟先生的意見及詢問綜合如下：

- (a) 沙田區共有六十二萬居民，但運輸署及巴士公司並未為沙田訂下完善的交通配套發展。是次提交的巴士發展計劃未有考慮委員會較早前通過的動議；
- (b) 個別巴士路線載客率低迷是因為九巴經營不善。早於八十年代，巴士公司把 6 條 K 號線合併為四條 K 號線時，沒有清楚考慮 82K 號線的定位。直至馬鐵及其他道路網絡通車後，82K 號線主要提供來往威爾斯親王醫院的服務，並把班次定為二十五至三十五分鐘一班，市民須因應時間輪候車輛。他對城巴及新巴為班次較疏落的巴士線預計到站時間表示讚

賞，並要求九巴效法；

(c) 274P 號線繞經科學園的原因為何，以及部門會否考慮安排 26 號專線小巴繞經科學園；

(d) 九巴未有為 89/89B 號線提供轉乘優惠，他要求運輸署督促九巴及新巴提供跨巴士公司的轉乘優惠；

(e) 兩條巴士線合併必須覆蓋原有路線，但 82M 及 85A 號線合併後不再途經九龍塘。他詢問運輸署有否考慮現時 62R 號線已轉為繁忙時間行駛，如再取消 82M 號線對沿線居民會造成多大影響；

(f) 運輸署建議取消 681P 號線星期六的班次是忽略了大水坑及富安花園一帶居民往來中環的需求。他建議運輸署延續該線巴士班次至星期六下午一時左右，方便往中環上班的居民；

(g) 自 680 號線遷站至金鐘後，居民表示往來沙田及中環十分不便。他表示，運輸署建議乘客於中環轉乘城巴 1、5 及 5B 號線。他詢問乘客是否可免費轉乘該三條巴士線；以及

(h) 增加一輛車是否等於加開一班車。他要求運輸署提供所有調整的巴士線的詳細資料，包括車輛數目、班次變動，以及受影響乘客數目。

52. 衛慶祥先生表示，若運輸署以轉乘 86B 號線代替取消 72 號線位於大圍的巴士站，是不能接受的。86B 及 72 號線乘客已向他反映兩者應並存。據聞九巴會在五月份重開 86B 號線位於大圍的巴士站，他詢問是否屬實，是否以取消 72 號線位於大圍的巴士站作為附帶條件。他又詢問乘搭 72 號線由大圍往九龍的 152 人次主要集中在哪個時段，以及 81 及 86B 號線可否完全吸納受影響的 152 人次，尤其是 81 號線的總站是位於深水埗而非長沙灣。

53. 程張迎先生, MH 的意見如下：

(a) 2008-2009 年度沙田區巴士路線發展計劃是服務收縮形態，部門及巴士公司忽略了社區的特殊情況；

(b) 從宏觀角度檢視沙田區的汽車資源情況，巴士公司共減少八輛三軸車，但增加了六輛空調巴士，整體而言，沙田區的巴士數目將減少兩輛。他詢問巴士公司是否預計未來一年沙田區人口將減少或市民對巴士服務的需求下降，又或是強行刪減個別路線，以致市民需轉乘其他車輛；以及

(c) 新田圍是巴士服務收縮的重災區。取消 82M 號線是忽視了由九龍塘往新田圍或新田圍往第一城的乘客需求。部門調整 82K 號線反映巴士公司忽略了社區需要。文件附件三的圖表顯示，最受影響人次分別是新田圍往返沙角、第一城及火炭。往返新田圍及沙角的乘客可選乘 81K 號線，但運輸署未有為 82K 號線往返新田圍及第一城，以及新田圍往返大圍美林的乘客作替代安排。由新田圍到第一城的乘客大多是到威爾斯親王醫院覆診的長者，他們沒有氣力爬長樓梯到獅隧公路乘搭 85A 號線，而轉乘 80K 號線往返新田圍及第一城則十分不便。由新田圍到大圍美林的乘客大多是到市場買菜的主婦，轉乘同樣不便。運輸署建議新田圍居民乘搭 282 號線再轉乘 88K 號線往返大圍。他估計 88K 號線因 803 號專線小巴的激烈競爭而將被取消。運輸署如要取消 82K 號線，必須為區內長者及主婦作出安排。

54. 黃嘉榮先生表示，82M 號線每日平均載客量差不多達四千人次。85A 號線由早上五時三十分至晚上十二時零五分行駛，每天平均開出約七十班車。若 82M 號線的乘客全由 85A 號線吸納，則每班車會增加五十至六十名乘客，他詢問部門為何沒有增加 85A 號線的班次。城巴早

前已削減 62R 號線的服務。現時不少第一城居民是乘搭 82M 號線往九龍塘。82M 號線途經很多長者居住的屋邨，年長的乘客寧願選擇有座位但路線較迂迴的 82M 號線，也不願擠上馬鐵車廂。

(鄭啓祥先生及蔣德明先生此時離席。)

55. 李子榮先生的意見如下：

- (a) 建議運輸署及九巴考慮為馬鞍山市中心往紅磡的 85X 號線於早上七時二十分加開一班車，方便學生到紅磡上學；
- (b) 建議龍運巴士公司的 A41P 號線於晚上加開一班尾班車，以方便乘搭夜機的乘客；以及
- (c) 提供“點到點”服務的 74X 號線及 269D 號線深受乘客歡迎，運輸署及九巴為該兩條巴士線加開班次，正好反映有需要開辦沙田至將軍澳的“點到點”巴士線。他請部門及巴士公司積極考慮開辦沙田至將軍澳巴士線，讓過百萬乘客受惠。

56. 馬行健先生的意見如下：

- (a) 早於十年前，九巴已提出取消 82K 號線，這次是第二次提出建議。很多居於美林邨的學生需到沙角及新田圍上學，而居於其他屋苑的學生則要到美林邨上學，只保留一班 82K 號線班次對該些學生造成不便；
- (b) 轉乘優惠只適用於以八達通支付車資，以現金付款的乘客未能受惠；
- (c) 美林一帶居民多次要求運輸署及九巴開設由該區往香港文化博物館旁診所的巴士線，但運輸署及九巴

一直未有正面回應。他原先希望運輸署及九巴在調整 82K 號線服務時作回應，但結果 82K 號線的服務更進一步削減。他堅決反對削減 82K 號線的班次；以及

- (d) 283 號線主要服務由東鐵線沙田站轉駁區內的乘客，但尾班車開出時間過早，以致乘搭東鐵線的市民不能使用轉乘服務。另外，他詢問為何 86B 號線的班次如此疏落。

57. 委員會副主席姚嘉俊先生的意見如下：

- (a) 運輸署提交的巴士路線發展計劃缺乏遠見，未有考慮開設沙田至將軍澳巴士線及善用八號幹線。他亦認為巴士服務正在收縮。最近一年，愉翠苑人口增加約三千至四千人，但由愉翠苑開出或途經愉翠苑的巴士服務未有增加；
- (b) 若取消巴士路線，便應提供轉乘安排，但運輸署及巴士公司對委員提出的建議未有回應。例如愉翠苑居民多次要求運輸署及巴士公司提供 680、682、85C 及 89C 號線的轉乘安排。運輸署一直以涉及跨巴士公司經營為由而未能安排；
- (c) 現時 82M 號線總站設於廣源及途經愉翠苑，85A 號線總站則設於愉翠苑。為方便廣源及廣康一帶居民，他不反對 85A 號線總站遷至廣源及途經愉翠苑，並建議 82M 號線總站遷至愉翠苑，以服務沙角、乙明、博康及第一城的居民。他指出 82M 號線繁忙時段的乘客使用率達 42%，跟香港很多其他地區在繁忙時段的乘客使用率相若。他建議運輸署保留 82M 及 82S 號線，但可考慮削減班次，甚或只在早上七時至十時及下午四時至七時的繁忙時間開出特別班次；以及

(d) 他詢問 85A 號線轉乘優惠計劃的時效。

58. 陳志文先生的回應綜合如下：

- (a) 對於 82K 號線保留在早上繁忙時段開出一班車，九巴已提供一系列的轉乘安排，詳情見文件。對於委員提出可否安排 82K 號線繞經廣源，他表示現時 82K 號線已繞經不少屋苑，路線十分迂迴，不受乘客歡迎。若安排 82K 號線繞經更遠的地方，路線會更迂迴。署方會與九巴進一步商討有關 82K 號線乘客以長者居多的情況，以及相應的安排；
- (b) 72 號線是由大埔經沙田出九龍，路線長而迂迴。T3 號道路落成後，72 號線因要繞路而令班次更為疏落。署方建議 72 號線駛往九龍方向無須途經位於大圍的三個巴士站，這樣可縮短路線，使班次更為緊密，預計每十二分鐘開出一班車；
- (c) 對於委員要求個別路線增撥車輛行駛，署方會根據班次作出安排。運輸署及巴士公司會進行日常突擊檢查，以監察個別巴士路線的營運情況。若巴士線的載客量達標，署方會與九巴商討增撥車輛行駛。相反，若巴士線不受乘客歡迎，署方會按資源運用的準則，扣減車輛數目；
- (d) 由於 82M 號線繁忙時段的乘客使用率只有 42%，署方及九巴希望更有效地運用資源，故提出調整建議。取消 82M 號線及伸延 85A 號線總站至廣源是一個組合，必需一併處理。巴士公司會推出配套安排，如分段收費及即日來回折扣優惠。由於 82S 號線是 82M 的附屬線，當取消 82M 號線時，82S 號線將一併取消。取消 82M 號線後，85A 號線的轉乘優惠將是永久性的；
- (e) 現時 274P 號線在早上繁忙時段是由馬鞍山單向前往

大埔工業邨。274P 號線改為繞經科學園可方便乘客由馬鞍山前往科學園。署方就此路線的調整建議並無包括任何班次調動；

- (f) 現時沙田區已有數條過海路線。署方提出的運輸發展策略是以鐵路為骨幹，並盡量運用現有資源，開設新長途過海巴士線的機會不高。就長途交通服務而言，鐵路較巴士快捷及準時。運輸署將於會後回應委員就開設新機場巴士路線的建議；以及
- (g) 署方會與巴士公司進一步考慮及商討委員提出的各項意見。

(龐愛蘭女士此時離席。)

59. 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) 文件所載重整路線的準則主要是：受影響乘客數量相對較少，替代巴士路線選擇多，以及能透過優惠計劃等措施令受影響乘客及其他九巴路線乘客受惠。例如就 82K 號線的調整，九巴建議新增 80K/88K/283 號線轉乘 282/81K 號線的優惠。她表示，65%的乘客平均每星期只乘搭一次 82K 號線。每星期乘搭 82K 號線多於四次的乘客只佔 10%。現時 82K 號線是二十五分鐘開出一班，80K 及 81K 號線則分別是八至九及七至八分鐘開出一班，乘客可方便地在沙田新城市廣場轉乘。另外，九巴並無計劃取消 88K 號線；
- (b) 受 72 號線調整所影響的乘客可改乘 86B 號線，收費較 72 號線便宜；
- (c) 對於 82M 及 85A 號線合併重組，現時 82M 號線平均每程載客量約為 20 人次，九巴會針對使用率較低及

有其他巴士線配合的路線進行重組。九巴會研究按照現時 82M 號線的尾班車時間，延遲開出 85A 號線的尾班車。九巴亦會與運輸署研究於廣榕樓附近位置加設巴士站。她表示，原先乘搭 82M 號線到九龍塘的乘客可轉乘港鐵。她感謝委員的意見，並會研究提供 85A 號線轉乘 80M 號線的優惠；

(d) 72 號線南行於擬取消三個站全日的乘客人次為 126 人，早上七至八時繁忙時段只有三十多人。86B 號線在大圍的巴士站與 72 號線擬取消的巴士站地點相近，因此 86B 號線並非取消 72 號線的交換條件；以及

(e) 九巴會研究延長 283 號線尾班車開出時間的可行性。

60. 新巴及城巴有限公司高級策劃主任黃啓明先生回應表示，巴士公司只計劃取消 681P 號線於星期六下午往新界方向的班次。本年四月，681P 號線於星期六下午往新界方向的每班車只有約 22 名乘客，而大水坑、聽濤雅苑及錦泰苑一帶乘客約佔一半，計劃實施後影響輕微。

61. 姚嘉俊先生建議就文件的附件逐項表決。

62. 委員會以 24 票反對，否決文件附件 3 所載有關九巴第 82K 號線轉為繁忙時間服務的調整建議。

63. 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就運輸署提交 2008-2009 年沙田區巴士路線發展計劃文件中調整 82M 及 85A 線，本會贊成 85A 線將遷移總站至廣源邨，而必須繼續保持 82M 服務沿線居民。”

姚嘉俊先生和議。

64. 姚嘉俊先生建議在最後一句“82M”後加上“及 82S”。
65. 陳敏娟女士接納姚嘉俊先生的意見，並修改其臨時動議如下：
- “沙田區議會交通及運輸委員會就運輸署提交 2008-2009 年沙田區巴士路線發展計劃文件中調整 82M 及 85A 線，本會贊成 85A 線將遷移總站至廣源邨，而必須繼續保持 82M 及 82S 服務沿線居民。”
66. 委員會以 25 票贊成，通過上述經修改的臨時動議。
67. 委員會以 24 票反對，否決文件附件 5 所載有關取消九巴第 72 號線往長沙灣方向三個巴士站的調整建議。
68. 委員會以 18 票贊成及 6 票棄權，通過文件附件 6、7、8 的巴士服務調整建議。

(陳盧燕冰女士, MH 及黃嘉榮先生此時離席。)

動議

湯寶珍女士提出反對大老山隧道加價的動議

(文件 TT 39/2008)

69. 湯寶珍女士, MH 簡介動議背景，並表示已於動議最後加上“，並造福市民”，內容如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會反對大老山隧道加價，並且要求政府加大力度，推出相應措施，改善運輸業營商環境，並造福市民。”

李子榮先生和議。

70. 委員會以 24 票贊成，通過上述動議。

(葛珮帆博士此時離席。)

提問

李子榮先生就落馬洲支線的提問

(文件 TT 28/2008)

71. 李子榮先生表示，現時落馬洲支線有足夠班次，但相關的交通配套設施嚴重不足，該處沒有其他交通工具可供轉乘往其他內地城市，以致落馬洲支線載客量偏低。他表示落馬洲支線涉及過百億港元投資，載客率卻只有約六至七成，既浪費資源，又未能紓緩羅湖關口的壓力。他詢問運輸署及有關機構有否與內地當局商討如何提升落馬洲關口及落馬洲支線的吸引力，並詢問運輸署有否改善計劃。他建議運輸署或運輸局與深圳相關部門於未來數月盡快召開會議，商討人流接駁問題。另外，他建議於落馬洲站設的士站，方便市民乘的士前往福田口岸，以及提供其他相關交通配套設施，以便市民轉車前往其他地方。

(韋國洪先生,JP、陳國添先生,MH、陳業文先生、羅光強先生及楊倩紅女士此時離席。)

72. 林康華先生,MH建議香港政府積極與深圳政府商討及協調，提供交通配套設施，供乘客轉乘到其他地方。

73. 運輸署高級運輸主任(沙田)李永華先生回應表示，政府一直就落馬洲支線的運作情況與內地有關當局保持聯繫。他歡迎委員提出改善交通配套設施的建議，包括的士及巴士轉乘服務安排。他會把委員的意見轉交有關部門同事跟進。

74. 香港鐵路有限公司公共關係經理-對外事務文志英

女士回應表示，港鐵公司一直關注落馬洲支線的使用率，自開通以來，港鐵推出了多項推廣活動，向乘客宣傳落馬洲支線的優點。福田口岸的交通接駁是由深圳市政府負責及協調，港鐵公司在車站營運上會盡量與內地政府配合，以提供一個便利的接駁服務。

75. 游妙兒女士回應表示，九巴會配合運輸署的政策。

76. 黃啓明先生回應表示，新巴及城巴願意展開研究，但需視乎運輸署的取態及政策。

黃戊娣女士就馬鞍山鐵路人手安排的提問
(文件 TT 29/2008)

77. 主席表示，由於黃戊娣女士, MH, JP 未能出席會議，她於會前已委託楊文銳先生代為提出問題。

78. 楊文銳先生表示，港鐵公司的書面回覆未有就提問的(c)項作回應。他詢問港鐵公司在發生突發事故時所提供的接駁巴士安排。他表示四月十三日發生突發事件後，有乘客反映接駁巴士的輪候時間十分長，並且每站停留，嚴重拖延乘客抵步時間。當日的事故共影響二千名乘客，服務受阻達兩個半小時才全面恢復。他建議港鐵公司全面檢討處理突發事故的緊急應變方案，並增加接駁巴士數目及班次，提供兩至三條巴士線到不同車站接載乘客，減低對乘客的影響。

79. 容溟舟先生表示，車公廟站及大圍站的月台分為南北行線兩部分。他表示，如有突發事故，一位月台長未必能同時兼顧兩邊月台。他建議港鐵公司安排兩個月台長在該兩個車站當值。

80. 主席詢問如有突發事故，當區議員致電了解情況的聯絡方法。

81. 吳俊傑先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署的資料顯示，事故發生當日，馬鞍山線全線只能提供有限度服務，港鐵公司共派出二十多輛接駁巴士到馬鞍山線沿線九個車站接載乘客到目的地。由於馬鞍山鐵路全線服務受影響，接駁巴士需到沿線每站接載乘客，全程需時約六十至七十分鐘；以及
- (b) 如發生事故，港鐵公司有責任向市民解釋事故原因，並貼出通告。運輸署接到通知後，會即時與港鐵公司聯絡，如有需要，運輸署會發出新聞稿通知市民。如個別市民或議員欲了解詳情，可致電政府1823熱線。運輸署的緊急事故交通協調中心會將最新進展告知1823熱線中心，方便市民查詢。

82. 文志英女士回應如下：

- (a) 馬鞍山線通車初期，為使運作保持暢順，九廣鐵路公司加派了額外人手在大圍站及車公廟站負責月台長的工作。經過數年時間，港鐵公司已能充分掌握車站的運作，車站人手亦回復至原本的編制。每天的服務時間內，月台上均有月台長值班，繁忙時間會增加一名月台長。大圍站及車公廟站的月台設計有別於其他馬鐵車站，屬側式月台，但仍可透過月台長監察室、車站控制室及列車車長室監察月台情況。遇有突發情況，港鐵公司會彈性調動人手處理事件；
- (b) 對於四月十三日的突發事故對乘客造成不便，她代表港鐵公司致歉。在事發當日，港鐵公司立刻啟動緊急應變措施，並調動其他車站的人手，協助乘客及維持秩序，整個過程運作暢順，未構成任何混亂情況；

- (c) 港鐵公司會透過日常的訓練及模擬事故演習，如突發性演習及與政府部門合作的大型演習，以加強員工的應變能力；以及
- (d) 一般而言，於事故發生後，港鐵公司會立即透過通告或電子傳媒等不同渠道，盡快通知現場乘客及市民有關事故的初步影響。車站職員及服務熱線的事務均十分樂意提供最新資訊

(梁志偉先生此時離席。)

彭長緯先生就沙田市中心及排頭村交通改善問題的提問
(文件 TT 30/2008)

83. 彭長緯先生,JP 的意見如下：

- (a) 排頭街人車爭路問題嚴重，情況相當危險。運輸署在回覆中建議行人耐心等待，切勿在車輛間穿梭過路。他指出，經常有六十座位的旅遊巴士於該處停泊，如要等待數十人登車後才過路，十分不合理。他促請運輸署積極尋求解決方法，如運輸署有任何改善排頭街交通問題的方案，應諮詢委員會；
- (b) 沙田市中心一帶的交通問題以假日最為嚴重，於担杆莆街及沙田正街等候進入新城市廣場停車場的車龍十分長。新城市廣場所設的顯示屏幕亦未能解決問題。他建議運輸署與所有商場代表商討，尋求有系統的改善方案，紓緩該處的交通擠塞問題；
- (c) 沙田公園面積大於八公頃，鄰近有大會堂、圖書館及法院。現時只有沙田公園及大會堂有汽車入口，而大會堂出入口處交通經常阻塞，他詢問有何改善方案。他建議在法院及帝都酒店一帶地方設汽車上落位置，避免的士於帝都酒店門外位置停泊等客，阻塞路面。據聞奧運馬術期間會有改善方案，他詢問改善措施是否長期推行；以及

(d) 新城市廣場的巴士總站抽風系統欠佳，未能為候車乘客提供足夠的新鮮空氣。他估計該處氣溫高達攝氏三十八度，加上巴士班次約十多分鐘一班，市民須在高溫下等候登車。他促請政府提供改善方案，包括處理塵埃問題。他建議制定溫度指標，並認為現今科技發達，抽風系統應可同時降溫及除塵。運輸署應聯同機電工程署到會議上作出回應。

84. 余倩雯女士表示，沙田廣場、好運中心及沙田中心內設有貨物上落區，而商場的公共上落客避車處應只供乘客上落。運輸署應建議及鼓勵貨車在貨物上落區上落貨，以改善沙田廣場外交通擠塞的問題。另外，她促請運輸署盡快改善新城市巴士總站的抽風狀況。

85. 鄭楚光先生表示，在担杆莆街右轉沙田正街的車輛，經常被在沙田正街直路行駛中的汽車阻礙。他建議運輸署禁止由新城市廣場巴士總站左轉出沙田正街的巴士即時出快線，以騰出快線供担杆莆街的車輛右轉沙田正街。至於長遠的解決辦法，他建議往荃灣方向的巴士使用現時往公路方向的巴士出入口，而非左轉出沙田正街方向，以紓緩沙田廣場一帶的交通擠塞問題。

86. 運輸署工程師(沙田一)張詠敏小姐的回應綜合如下：

(a) 運輸署已有計劃在排頭街設立行人過路設施，包括沉壘、凹凸磚及黃色漆油條，以規範行人過路路線；

(b) 由於假日沙田市中心的遊人較多，造成担杆莆街及沙田正街的交通較為繁忙，其中一個原因是車輛輪候進入新城市廣場的停車場。新城市廣場已於担杆莆街行人天橋位置設有數碼顯示器，提示駕駛者停車場的泊位情況，讓駕駛者及早考慮是否駛離担杆莆街及沙田正街；

(c) 現時市民可經源禾路及宜正里進入沙田公園。宜正

里是盡頭路，市民可選擇在宜正里上落。其他上落客位置包括新城市廣場、源禾路轉入担杆莆街位置及沙田廣場等。市中心已設有大型巴士總站，為免擠塞，市民可盡量使用來往沙田市中心的公共交通工具；以及

- (d) 帝都酒店門口上落客位置屬酒店範圍。運輸署已於帝都酒店門外的宜正里設立的士站，希望的士司機多使用現有的士站。

87. 運輸署高級工程師(沙田)黃文達先生回應如下：

- (a) 運輸署明白現時宜正里的士站位置未能方便乘客，以致的士在該處聚集。為配合奧運馬術，運輸署已安排短期的改善措施。至於長期改善方案，運輸署正考慮搬遷的士站，但需留待馬術活動完結後再進一步研究，因當中涉及地權等各項因素；
- (b) 運輸署正積極研究改善方案，例如調整路標，以改善沙田正街及担杆莆街的交通流量；
- (c) 至於大會堂汽車入口處經常有旅遊巴停泊的問題，據運輸署了解，過境巴士經常於該處上落客，署方正尋找適合地方以作分流；以及
- (d) 排頭街地方狹窄，但需讓小巴在該處上落客。由於地形所限，運輸署未能作出大型的改動方案，但會致力改善行人過路設施，希望有助改善情況。

88. 康樂及文化事務署高級經理(新界東文化事務)黃杏雲女士回應表示，駕車前往沙田大會堂及沙田公園的人士可選擇使用停車場，署方會確保沙田大會堂汽車出入口處保持通暢，該入口處一向運作暢順。如有大量車輛使用停車場，沙田大會堂辦事處會加派人手協助疏導車輛。大會堂方面已向運輸署反映沙田大會堂設施使用者

於汽車出入口處上落客的困難。

89. 李永華先生回應表示，抽風系統的功能在於使有蓋巴士站的空氣流通，排走汽車廢氣，對改善溫度並無顯著幫助。為改善抽風系統，機電工程署已計劃於本年底完成更換該處通風系統部分組件的工程，屆時新的組件將會帶來更佳的運作效能。抽風系統的維修工作由機電工程署負責，運輸署會向機電工程署反映，以檢查出風口的塵埃情況及進行清潔工作。

90. 主席請運輸署會後向委員提供詳細資料，包括新城市廣場巴士總站抽風系統的數據、源禾路大會堂入口處的交通改善方案、帝都酒店的士停泊問題、車輛由担杆莆街轉入沙田正街的改善方案及巴士由新城市廣場巴士總站出大埔道的改善建議。

姚嘉俊先生就沙田區過境巴士站的提問

(文件 TT 31/2008)

91. 姚嘉俊先生的意見如下：

- (a) 導致沙田市中心交通擠塞的主要因素包括路面只有兩線行車、晚上及假日停車場容量不足，以及很多巴士站、小巴士站及的士站設於沙田市中心一帶；
- (b) 解決擠塞問題有兩個方法，第一是調整現時位於大會堂及沙田廣場的巴士站位置，使車輛可盡快右轉至城門隧道及瀝源，以及與商場及大廈的業主商討改善停車場入口，例如新城市廣場停車場入口可遷至較遠位置；以及
- (c) 第二是搬遷過境巴士站至大圍站公共運輸交匯處。他表示，運輸署回覆指審核營辦商設立上落客點的申請時，須考慮三大要點，包括方便程度、道路安全和交通情況。他認同上述要點，並指出近沙田大

會堂停車場入口的專線小巴士及中港客運巴士站等會影響沙田大會堂的設施使用者。沙田市中心的交通非常繁忙，該處的上落客點並非正式的上落客位置，又不方便乘搭鐵路的乘客；相反，集東鐵及馬鐵的大圍站公共運輸交匯處設備完善，可符合上述三大要點。搬遷過境巴士站可減少過境巴士在沙田市中心出入，有助紓緩沙田市中心交通擠塞的問題。他促請運輸署積極考慮建議，並與營辦商商討遷站事宜，將所有沙田市中心的過境巴士站遷至大圍站公共運輸交匯處。

92. 林康華先生, MH 表示晚上較多過境巴士到站，乘客到步後大多轉乘的士離開。他同意大圍站公共運輸交匯處優點很多，適合設立過境巴士站。他表示，乘客及承辦商慣性使用位於沙田市中心的過境巴士站上落，若沙田市中心的過境巴士站全部遷至大圍站公共運輸交匯處，營辦商便會在該交匯處設巴士站。他促請運輸署積極考慮搬遷過境巴士站至大圍站公共運輸交匯處。另外，他請部門提供星期一至日於沙田市中心過境巴士站下車的乘客數目。

93. 衛慶祥先生的詢問及意見如下：

- (a) 運輸署設立過境巴士上落客點時，方便程度、道路安全和交通情況的三個考慮因素優先次序為何，以及可否加上議會意見作為第四個考慮因素；
- (b) 為何運輸署對第(b)項的回覆是“根據觀察，於沙田市中心的過境巴士站已運作超過十年”，而非“根據記錄”，是否承辦商以往未有向運輸署提出申請，到後期才正式處理；
- (c) 運輸署的回覆表示現時每天共有十條過境巴士路線在沙田市中心開出。他詢問該十條線途經市中心的班次。另外，為何運輸署的回覆只回答有十條過境

巴士線在沙田市中心開出，但未一併回覆途經沙田市中心的過境巴士線數目；

(d) 運輸署有能力改善沙田區的交通問題。如運輸署將過境巴士站搬遷至大圍站公共運輸交匯處，定可大大改善沙田市中心擠塞的情況；以及

(e) 上屆委員會已清楚表示對 T4 號道路有所保留。他促請運輸署積極面對及處理現時沙田市中心的交通擠塞問題，而非寄望 T4 號道路可解決問題。

94. 主席表示，政府投放大量資源於大圍站公共運輸交匯處，運輸署應善用該處作交通樞紐。

(彭長緯先生,JP、李子榮先生、梁志堅先生,MH 及陳榮新先生此時離席。)

95. 李永華先生表示，設立過境巴士上落客點須經運輸署批准，方便程度是其中的考慮因素。根據記錄，現時每天有十條過境巴士線，單向共十八班次，途經沙田市中心。由於乘客已習慣在沙田市中心的上落車，如過境巴士站遷往大圍，乘客或會感到不便。因此，運輸署所採用的方案是鼓勵營辦商在開設新過境巴士線時改於大圍站公共運輸交匯處設站。自大圍站公共運輸交匯處於二零零五年啓用後，過境巴士已開始於該交匯處提供服務。到二零零六年底，每日班次數目更增至二十五班。由於後期的乘客量偏低，營辦商逐步減少該交匯處的班次。至二零零七年底，已沒有過境巴士於該交匯處提供服務。運輸署與營辦商會定期會面，鼓勵營辦商使用大圍站公共運輸交匯處。另外，方便程度、道路安全和交通情況三者都是運輸署的考慮因素，並非由任何一個因素主導。運輸署會於會後提供沙田市中心的上落過境巴士的乘客人數。

運輸署

96. 姚嘉俊先生表示沙田市中心交通非常繁忙，爲了減輕負荷及讓市民在安全及舒適的候車處乘搭過境巴士，

他建議將現時設於沙田市中心的過境巴士站遷往大圍站公共運輸交匯處。

(余倩雯女士及陳其興先生此時離席。)

報告事項

路政署工程進度報告

(文件 TT 37/2008)

97. 主席對路政署於會前抽空出席預備會議，並聽取意見，表示欣賞。他希望此舉有助加快處理沙田區的小型工程。

98. 路政署高級工程師陳記文先生介紹小型交通改善工程處理情況如下：

(a) 路政署負責執行由運輸署交予路政署的小型交通改善工程。運輸署會按交通運輸需求、城市發展需要、警務處改善交通建議、區議會改善交通建議及公眾訴求，制定改善計劃。在制定改善計劃後，運輸署會向路政署發出施工要求(WRF)。路政署會就施工要求作出施工預備，然後向承辦商發出施工通知(Works Order)。最後由承辦商負責執行工程；

(b) 路政署的施工預備包括實地環境視察、交通、公用設備、樹木、地權、臨時交通安排、申請掘路許可證，以及就上述因素估計動工及完工時間。路政署會根據運輸署要求的次序及完工日期，再參考施工預備資料，然後向運輸署匯報預計的動工及完工時間。路政署會每月提交施工時間表給運輸署確認，並與運輸署進行會議，以及向沙田區議會交通及運輸委員會匯報；

(c) 路政署採納了委員會正副主席於預備會議所提出的

意見，在是次提交的小型交通改善工程時間表上作出改動。他希望透過有關改動令委員更易了解沙田區內工程的處理情況。文件可分為兩部分，第一部分是優先處理的工程，另一部分是正常次序的工程；以往提交的文件只記載最近六個月的施工要求，是次提交的文件已包括路政署正處理的所有施工要求，讓委員取得更全面的資料，以了解沙田區的情況；

- (d) 路政署在文件最右欄註明工程的最新情況。路政署所預計的動工及完工日期在預備或施工期間會受不同因素影響而改變。在預備期間，影響工程進度的因素包括運輸署插入其他優先處理的工程或更改施工先後次序；樹木、地下設施及地權問題；運輸署及香港警務處對臨時交通安排的要求；以及公用設施公司提出掘路要求。對於後者，由於公用設施都敷設在地下較底層，路政署需待公用設施公司完成工程後方可進行工程。公用設施公司及路政署的工程都同樣會因天氣等各樣因素而延誤，這些都是能影響小型交通改善工程進度的因素。如果發現工程因各種因素而延遲推行，路政署會盡快將資源投放於其他在工程時間表上的工程；以及
- (e) 路政署於二零零六及二零零七年分別向承辦商發出 100 張及 115 張施工通知，平均每月處理約 9 至 10 項工程。由於路政署了解沙田區發展需要，署方已增加資源，現時每月處理工程的數量已明顯增加，二零零八年一月發出了 16 張施工通知，該月完成的有 22 張；二月發出了 12 張而完成的有 20 張；三月發出了 17 張而完成的有 18 張；以及四月發出了 17 張而完成的有 11 張。

(林康華先生, MH 及李錦明先生此時離席。)

99. 姚嘉俊先生的意見如下：

- (a) 他對路政署於會前抽空出席預備會議，以及把工程清楚劃分為優先及正常處理，表示讚賞。他感謝運輸署及路政署在處理沙田區內工程所付出的努力；以及
- (b) 工程常有延誤，優先處理的工程大多是在二零零七及二零零八年開始輪候，部分更在其選區內。正常處理的工程是在二零零六年提出，例如工程編號 NE076/06 是運輸署在二零零六年向路政署發出施工要求的工程。經過兩至三年時間，路政署仍未能完成正常處理的工程編號包括 NE076/06、NE/001/07 及 NE/436/06，他對此感到失望。部分工程更是四至五年前提出，例如工程編號 NE165/07。他明白路政署施工時會遇到很多困難，包括遷移樹木及優先處理水務署及煤氣公司等工程。路政署除處理本身的工程外，亦負責審批其他機構的掘路申請。他認為部門可能缺乏內部溝通，以致工程有所延誤。他以工程編號 NE165/07 為例，運輸署早在二零零七年已提出處理此項工程，原本可於二零零七年至二零零八年期間動工，但於二零零八年向渠務署批出掘路許可，必須待該署於二零零八年中完成工程後，才進行路政署的工程。

100. 何厚祥先生, MH 詢問工程編號 NE/308/07 提及的大圍道取消單車徑，是否就是上屆委員會提出取消金禧花園對出的單車徑，而文件中提及的第一階段與第二階段所指為何。另外，兩項有關大圍舊公共運輸交匯處的工程正在施工，他詢問該地點日後有何發展。

101. 鄭楚光先生 對文件中多項與奧運有關的道路指示工程表示關注。該些工程的預計開工日期為二零零八年四月或五月，而預計完工日期為二零零八年十二月或二零零九年一月。他詢問這些臨時工程是否專為奧運而設，以及是否已完成。他希望部門詳細解釋何為預計完工日

期，是否在奧運完結後便會取消。

102. 馬行健先生詢問工程編號 NE/335/06，有關威爾斯親王醫院公共運輸交匯處改善行人過路設施的工程。他表示該行人路改善工程可方便市民安全地到達醫院。該工程早於二零零六年開始輪候，至今還未有進展。他希望了解為何“康樂及文化事務署不允許清除在開挖工程遇到的樹根”。另外，他早前在分區委員會上提出下徑口居民表示欠缺行人平路。會後運輸署的代表曾致電提出安排實地視察，但路政署在是次文件未有包括此方案。他指出該處只有石級而沒有平路，對使用嬰兒車的居民尤為不便。

103. 湯寶珍女士, MH詢問工程編號 NE/064/07，有關馬鞍山路/錦英路-改善道路設施的工程。她表示交通燈號改為同步轉換可免卻居民於安全島等候，但她不斷接到附近居民的電話投訴，指實施同步轉換燈號後險象環生，因為很多司機仍未知悉新安排，容易造成意外。因此，她提出以下意見：

- (a) 有關部門在實施改善道路設施後，應以路牌及指示等提示運輸業界新的交通措施；
- (b) 該路口貼近大馬路，行人容易被馬鞍山路左轉入錦英路的汽車碰撞；以及
- (c) 應延長行人過路燈的時間，將隧道伸延至雅景台，以及興建天橋連接新港城。

104. 主席邀請運輸署黃文達先生及路政署代表於會後安排到馬鞍山路及錦英路交界處實地視察。

105. 陳記文先生的回應綜合如下：

- (a) 他希望工程時間表劃分為優先及正常次序後，可加

強與委員的溝通。如委員認為某些工程具有急切性或有任何工程建議，他歡迎委員隨時直接與路政署聯絡或向運輸署反映。由於處理工程的先後次序由運輸署制定，路政署收到調整時間的建議後，會即時與運輸署商討，希望運輸署接受建議；

- (b) 大圍舊公共運輸交匯處的工程是與奧運馬術有關。路政署按照運輸署的指示安裝燈及閘門，供運輸署於舉行奧運馬術期間使用，奧運馬術活動完結後便會關閉；
- (c) 與奧運馬術有關工程的預計開工日期及完工日期是包括取消臨時設施。取消臨時設施的實際時間需視乎實際情況而定。如有確實的完工時間，路政署必定於會議文件中列明；
- (d) 就有關威爾斯親王醫院的工程，路政署會再與有關部門商討樹根問題；
- (e) 就有關工程編號 NE/064/07，他表示路政署代表在收到消息後已立刻與運輸署聯絡，運輸署表示會考慮適當地調整燈號，而路政署會負責整理該處的鐵馬。路政署原定的施工時間很短，但因中電更改電纜，以致工程進度受阻。署方承諾改善現有情況，並關注安全問題。路政署對主席相約實地視察，表示歡迎；以及
- (f) 對於其他委員提出的問題，路政署於會後將個別回覆。

106. 主席表示，由於會議未有足夠法定人數，他宣布休會，並將餘下的議程押後處理。

(會後註：沙田區議會秘書處於會後以文件 TT 40/2008 傳閱報告及資料文件給委員考慮，包括運輸署進

度報告、工作小組報告、二零零八/二零零九年度委員會轄下開支科的批准預算、沙田區公共房屋及私人機構參建居屋計劃屋苑人口及沙田市中心交通違例檢控數字。秘書處共收到 30 位交通及運輸委員會委員回覆，委員一致通過工作小組報告所載的工作小組成員名單。另外，運輸署建議取消九巴 70 號路線優化巴士路線計劃總結報告將押後於下一次會議處理。)

下次會議日期

107. 主席表示，下次會議定於二零零八年七月三日(星期四)下午二時三十分舉行。

108. 會議於下午七時二十分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零零八年六月