

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零零八年度第三次會議記錄

會議日期：二零零八年七月三日(星期四)
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,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	“
林康華先生,MH	“
劉偉倫先生	“
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	“
盧偉國博士,MH,JP	“
莫錦貴先生	“
龐愛蘭女士	“
潘國山先生	“

出席者

職銜

林世雄先生	路政署高級工程師(廣深港高速)1
梁佩德先生	路政署高級工程師(落馬洲)3
陳卓榮先生	土木工程拓展署高級工程師/白石角
黃星海先生	土木工程拓展署高級工程師/沙田(T3)2
陳志文先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界)
陳霖生先生	香港鐵路有限公司項目傳訊經理
馮偉聰先生	香港鐵路有限公司一級統籌工程師
方慶秋先生	安誠工程顧問有限公司駐地盤高級工程師
張子仲先生	保華-協力聯營代表
余慶偉先生	茂盛(亞洲)工程顧問有限公司 駐地盤工程師
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 主任(策劃及發展)

未克出席者

羅光強先生

林松茵女士

蔣德明先生

鄭啓祥先生

職銜

區議會議員

“

增選委員

“

參加港京耐力馬拉松
(愛心籌款計劃)長跑

覆診

須於賽馬日上班

身體不適

負責人

主席首先代表交通及運輸委員會恭賀沙田區議會(區議會)主席韋國洪先生, SBS, JP 獲頒授銀紫荊星章及區議會副主席彭長緯先生, BBS, JP 獲頒授銅紫荊星章。

委員請假事宜

2. 主席表示秘書處收到以下五位委員的書面請假申請：

羅光強先生

參加港京耐力馬拉松

林松茵女士	(愛心籌款計劃)長跑
李子榮先生	覆診
蔣德明先生	出席校務會議
鄭啓祥先生	須於賽馬日上班
	身體不適

3. 委員會通過上述委員的請假申請。

擴大討論

廣深港高速鐵路香港段

(文件 TT 41/2008)

4. 路政署高級工程師(廣深港高速)1林世雄先生簡介文件內容，並作出以下補充：

- (a) 廣深港高速鐵路全長 140 公里，途經廣州石壁站、東莞虎門站、深圳龍華站及福田站，最後到達香港西九龍，香港段約長 26 公里。鐵路完成後，由香港前往廣州的車程預計由 100 分鐘左右縮短至約 50 分鐘，香港至福田站的車程亦縮短至 15 分鐘；
- (b) 日後香港可經此鐵路與京廣客運專線及計劃中的杭福深客運專線連接，成為國家高速鐵路網的一部分。香港方面，西九龍的總站鄰近日後的九龍南線車站及現時的九龍站，屆時三個站會以行人通道連接，方便乘客轉乘；以及
- (c) 廣深港高速鐵路香港段會以隧道連接在西九龍總站及福田站。署方現正進行工程設計及探土工作，可望於二零零九年施工及於二零一五年完工。隧道主要利用鑽挖機或鑽爆法挖掘，每隔大約 250 米設一橫行通道，作緊急通道之用。香港段的最高設計列車時速為 200 公里。

(鄭則文先生、衛慶祥先生、黃澤標先生及潘國山先生此時到達。)

5. 區議會副主席彭長緯先生,BBS,JP 詢問廣深港高速鐵路石壁站與廣州天河東站的距離，以及兩站是否互相連接，並請路政署提供福田站的位置。高速鐵路香港段的走線貫穿新界南部，他詢問署方可否考慮於沙田設分站，方便市民乘搭。

6. 湯寶珍女士,MH的意見綜合如下：

(a) 鐵路的成本接近四百億元，但走線並不方便市民，她詢問部門有否研究鐵路的成本效益及市民的需求，以及會否考慮在西九龍的總站與福田站之間加設分站，以方便居民；

(b) 政府曾提出廣深港高速鐵路香港段與西鐵、北環線及九龍南線共用通道的方案；而行政長官亦曾宣布廣深港高速鐵路香港段專用通道方案，她詢問部門有否研究兩個方案在成本效益上的分別；

(c) 詢問福田至廣州段的建築成本由誰負責，將來的收益歸哪方所有；以及

(d) 她代李子榮先生發表以下意見：

李子榮先生支持興建上述鐵路，並希望政府盡快展開工程。他認為鐵路的走線無法提高西鐵的載客量，新界西、北的居民須往九龍轉車才能使用該鐵路。李子榮先生建議鐵路可接駁西鐵錦田段(如錦上路站)，或盡快興建北環線，把西鐵連接落馬州及羅湖，以減輕東鐵的負擔及提高西鐵的營運效益。

(盧偉國博士,MH,JP 及龐愛蘭女士此時到達。)

7. 容溟舟先生表示，根據署方剛才的簡報，鐵路將行

經沙田金山郊野公園，如該處設立通風井，署方會否再提供地方作為補償。在施工期間，署方如何保障猴子不會受騷擾而影響鄰近居民。在廣深港高速鐵路通車後，港鐵會否保留東鐵的直通車服務。在沙中線通車後，高速鐵路及東鐵線的班次又會否受影響。文件表示，西鐵線月台只能供 3.1 米闊的列車行駛，他詢問內地高速列車是否因此不能使用西鐵路線，而香港段的 200 公里列車時速是否已是上限，如日後發展更高速的列車，該鐵路是否需要更換路軌。此外，為考慮市民的負擔能力，他建議考慮將廣深港高速鐵路的票價定於略高於東鐵的票價。

8. 鄭則文先生對政府推行廣深港高速鐵路工程表示歡迎，市民往返內地可更為快捷。由於香港鐵路有限公司日後只負責鐵路的營運，他認為政府在釐定高速鐵路票價時應採取主導，訂定市民可接受的票價。現時東鐵紅磡站規模龐大，但未有充分利用，他認為署方在設計西九龍總站時，應與其他車站連接，方便乘客轉乘其他交通工具，充分利用該總站。

9. 黃戊娣女士, MH, JP表示，文件提及高速鐵路會走經鳥類棲息地及集水區，須解決對水質及生態的影響，她詢問署方如何作出評估。鑑於香港與內地的關係漸趨密切，她十分支持興建廣深港高速鐵路，相信對兩地經濟均有裨益。

(陳國添先生, MH 及莫錦貴先生此時到達。)

10. 林世雄先生的回應綜合如下：

- (a) 根據內地提供的資料，石壁站與廣州市中心的距離約為 10 多公里，將與市內的地鐵相連至廣州市中心；而深圳福田站則位於福田市中心，可接駁市內的地鐵網絡；

- (b) 廣深港高速鐵路香港段為策略性通道，現時建議的方案已是最短的走線，如加設中途站，列車將不能於 15 分鐘內到達福田站，走線亦較迂迴，署方會盡量作出交通安排，方便市民轉乘該鐵路。鐵路在西九龍的總站鄰近機場快線及將來的九龍南線車站，可與東鐵及西鐵相連。署方會考慮以行人通道連接附近的車站。車站的交通配套規劃和機場差不多，除一般私家車、巴士和小巴外，旅遊車亦可以到達車站以接載乘客。行政會議已議決西九龍的總站上蓋的發展權屬政府所有，政府正研究如何配合鐵路發展車站上蓋。署方預計二零一六年該站每日的客流量將接近 10 萬人次。廣深港高速鐵路通車後，東鐵直通車將繼續提供服務；
- (c) 由於鐵路的闊度限制，西鐵月台須進行大型改動工程才可容納新型號的列車。除此之外，鑑於高速鐵路有大量人流，其使用量的發展潛力亦是把共用通道方案改為專用通道方案的考慮因素之一。若高速鐵路香港段按時速 300 公里設計，隧道的橫切面面積需增大，但香港至深圳只有 26 公里，路程相對較短，列車實際可以行駛 300 公里時速的路段很短，故不符合經濟原則。在平衡鐵路造價及成本效益後，香港段的最高設計時速定為 200 公里；
- (d) 政府會負責廣深港高速鐵路香港段的工程開支，現時估計約 395 億元，而內地的鐵路工程則由內地負責，但政府會就鐵路交接等安排與內地保持緊密聯繫；
- (e) 施政報告提到古洞北、粉嶺及洪水橋的三個新發展區，由於北環線會連接新界西北區及落馬州，政府須考慮該區的全面發展，再決定北環線的發展時間表；
- (f) 署方十分著重工程對環境的影響，並已根據環境影

響評估條例展開環境評估，稍後會進行公眾諮詢；
以及

(g) 在釐定票價時，政府必定會考慮市民的負擔能力，
所依據的準則與現時其他鐵路相同。

11. 港鐵公司項目傳訊經理陳霖生先生表示，廣深港高速鐵路的票價會依照東鐵直通車的做法，參考市場及營運情況，並與內地作出協調，最終的票價在通車前方能落實。港鐵公司現正進行土地勘測，最終的走線尚未確定，但根據現階段的設計，高速鐵路不會於金山郊野公園段設通風井。

12. 彭長緯先生, BBS, JP表示，預計廣深港高速鐵路客流頻繁，對西九龍的總站造成極大壓力，如加設中途站，既可方便乘客，亦紓緩總站的人流，故提出臨時動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會支持政府盡快興建「廣深港高速鐵路」，並強烈要求政府在沙田加設一站以方便新界東南區近二百萬市民使用。”

委員會副主席姚嘉俊先生和議。

13. 委員會以 27 票贊成、0 票反對及 0 票棄權通過第 12 段的臨時動議。

通過二零零八年五月六日會議記錄

14. 委員會通過二零零八年五月六日的會議記錄。

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 42/2008)

15. 副主席表示，運輸署回覆指同時維持 82M 及 82S 號線服務會影響九巴的巴士資源。他於上次會議曾建議九巴把 85A 號線總站遷往廣源及途經愉翠苑，只維持 82M 號線在繁忙時間的服務，此建議可有效運用巴士資源，他不明白為何會影響巴士資源。就遷移過境巴士站往大圍站公共運輸交匯處的建議，運輸署表示會鼓勵營辦商使用大圍的交匯處，他認為署方應強制營辦商使用該交匯處，以紓緩沙田市中心的交通。既然運輸署已知悉交匯處每天有大量過境巴士上落客，應明白該處的交通會受到嚴重影響。署方亦未能清楚交代過境巴士的續牌安排，他質疑過境巴士在交匯處上落客是否合法。運輸署經常因應大型活動作出大規模的交通改道，他不明白為何署方難以要求過境巴士使用大圍站公共運輸交匯處。

16. 彭長緯先生, BBS, JP 詢問運輸署及機電工程署為何未能提供新城市廣場巴士總站的溫度數據。除更換抽風系統的部分組件外，機電工程署應考慮增設降溫及改善空氣質素的裝置。

17. 鄭楚光先生表示，上次會議後他在區內進行問卷調查，大部分居民同意遷移 85A 號線總站的建議，他希望署方盡快跟進上次會議通過的動議，及早實施有關建議。

18. 鄧永昌先生對運輸署就 72 號線的回覆表示失望。署方以 T3 號道路在大圍並無支路，建議 72 號線往九龍方向不繞經大圍。現時全日共有約 126 人於該三個分站登車，佔全程乘客量 5.7%，他希望署方能以人為本，保留 72 號線於大圍的三個車站。

(余秀珠女士, MH, JP 此時離席。)

19. 馬行健先生表示，委員於上次會議已要求過境巴士站遷往大圍站公共運輸交匯處，該交匯處空間較大，適

合過境巴士停泊，相信過境巴士站搬遷後對整個沙田市中心的交通均有幫助。現時過境巴士站經常有大量車輛停泊，亦有專線小巴士，既阻礙過境巴士上落客，亦對乘客構成危險，加上該處缺乏洗手間等基本設施，他希望運輸署積極考慮實施有關建議。另外，72 號線巴士行經長沙灣的工廠區，是沙田區居民上下班的重要交通工具。運輸署在 T3 號道路建造時已預知 72 號線須行經 T3 號道路，署方在道路通車後，才因繞道問題建議取消大圍分站，使大圍區居民未能享受 T3 號道路帶來的好處，更失去 72 號線的 3 個分站。他希望運輸署接納居民意見，撤回取消 72 號線大圍分站的建議。

20. 黃戊娣女士, MH, JP 表示，區議會在大圍站公共運輸交匯處興建時，已提出遷移過境巴士站的要求，但運輸署一直沒有接納建議。現時過境巴士站在上落客時經常因空間不足而引致交通擠塞。她詢問運輸署營辦商於沙田大會堂汽車出入口的營運許可何時屆滿，署方可否在續發許可時規定營辦商使用大圍站公共運輸交匯處上落客。她建議署方向使用過境巴士服務的乘客進行調查，如大部分為沙田區居民，她認為過境巴士站由沙田市中心遷往大圍應不會有太大影響。

21. 運輸署高級運輸主任(沙田)李永華先生的回覆綜合如下：

(a) 運輸署已積極鼓勵營辦商搬遷過境巴士站往大圍及在沙田市中心上落客位置並作實地視察。現時乘搭過境巴士的人數很多，如突然搬遷上落客位置，署方擔心市民及營辦商未能適應。自署方向營辦商發出勸喻後，現時上落客站的交通情況已有改善。營辦商現時使用的沙田市中心上落客位置並非限制區，所以無終止使用日期，但營辦商的過境巴士於有關地點上落客須遵守一般路面規則。署方會就各委員的意見再作跟進；

(b) 由於繁忙時間對巴士資源的需求最大，若要同時維

持 82M 及 82S 號線服務，對九巴車隊會造成壓力。署方歡迎委員把收集所得的意見交給署方參考；

- (c) 72 號巴士線在沙田區有十多個分站，基於 T3 號道路通車後，72 號線的行車路線將較以往迂迴，影響行車班次，故署方提出往九龍方向不經大圍的建議，以縮減行車時間及改善巴士班次，使大部份乘客受惠，署方會再研究委員的意見；以及
- (d) 運輸署並沒有新城市廣場巴士總站抽風系統的溫度數據，但已要求機電工程署在不影響巴士站運作下，盡快完成更換抽風系統組件的工程，屆時巴士站的通風及整體環境將得以改善。

(程張迎先生, MH 此時到達。)

22. 主席表示，委員會已明確要求運輸署強制過境巴士於大圍站公共運輸交匯處上落客，他建議署方詳細考慮委員的意見，更改現行安排，以改善現時的危險情況。

(彭長緯先生, BBS, JP、盧偉國博士, MH, JP、楊倩紅女士及何秀武先生, MH 此時離席。)

討論事項

白石角發展計劃基礎設施工程第 2D 階段
-L3 號及 L7 號道路臨時交通安排諮詢文件
(文件 TT 43/2008)

23. 土木工程拓展署高級工程師/白石角陳卓榮先生簡介文件內容。

24. 容溟舟先生詢問，根據現時吐露港公路一百公里的時速限制，每小時的汽車流量為何。如車速限制下調至八十公里，汽車流量又有多少。他表示，吐露港公路是北區至沙田的主要幹線，途經多處地方，如該處有交通

擠塞，或會導致多區出現擠塞，尤其是封路將長達一至兩年，他希望土木工程拓展署就封路所帶來的影響提供進一步資料。

25. 陳卓榮先生回應表示，時速限制為一百公里的路段長度不足一公里，例如前段及轉彎位置的時速限制只是八十公里。運輸署亦認為改變車速限制對交通不會造成太大影響，因此現時未有要求土木工程拓展署額外計算該處的汽車流量。土木工程拓展署會按警方要求，在工程實施前先試行。

26. 容溟舟先生對土木工程拓展署未有預計汽車流量感到失望。

27. 陳卓榮先生回應表示，顧問工程師已在工程設計期間，評估有關工程在施工時對吐露港公路的交通影響，土木工程拓展署於會後將向秘書處提交汽車流量數據供議員參考。 土木工程拓展署

T3 號道路及相關道路工程的交通管理措施文件
(文件 TT 44/2008)

28. 土木工程拓展署高級工程師/沙田(T3)2 黃星海先生簡介文件內容。

29. 衛慶祥先生表示，在八號幹線通車後，他曾接獲有關大埔道沙田段近蔚景園及希爾頓中心一帶噪音加劇的投訴，以及大圍鐵路站 D 出口對出新建行人天橋，有單車衝向行人，對行人構成威脅。他到現場視察時，發現有單車使用者利用天橋附設的升降機橫過天橋。他詢問部門或熱線電話有否接獲以上兩類的投訴，以及有關投訴是由土木工程拓展署還是其他部門跟進。另外，他認為應由一個部門負責張貼告示，以警告單車使用者不要使用行人天橋及附設的升降機。

30. 鄧永昌先生表示，雖然文件顯示署方已完成 97% 的工程，但大圍區仍有多處地方的工程尚未完成。他詢問署方可否趕及在本年九月或之前完成餘下工程。他希望 T3 號道路工程不要再延期。另外，他表示 T3 號道路工程曾多次轉換總工程師，並詢問工程延誤是否與此有關。

31. 馬行健先生的意見及詢問如下：

- (a) 近數年，部門在香粉寮街放置了大型“A”字架，橫跨行人路。近日，在地區聯絡小組要求下，部門已收回該架，但在該處放置了鐵欄，而且未有清理及重鋪路面。他詢問，工程即將完結，部門何時再整理該地方；
- (b) 美田路及美林邨巴士站即將搬遷，通往新巴士站的行人路何時完成；以及
- (c) 部門可否盡快開放美桃樓對出新巴士站近城門河的一段道路，以方便市民。

32. 黃星海先生的回應綜合如下：

- (a) 署方及有關駐地盤同事未有接到有關蔚景園一帶的噪音投訴。大圍站外的行人天橋附設升降機而非斜坡，署方未有收到該處有單車與行人爭路的投訴。在接獲有關單車使用行人天橋及附設升降機的投訴後，土木工程拓展署會將個案轉交警方處理。另外，由於行人天橋工程經已完成並已交由有關部門負責維修管理，土木工程拓展署會與運輸署跟進張貼警告事宜；
- (b) 路面工程受近月連續的天雨影響而有所延遲，預計於本年十月底完成。承建商已加快進度，務求盡早完成工程。但有個別地方的工程相信未能在奧運馬術舉行前完成而須留待奧運馬術舉行後才可進行；

- (c) 總工程師黃重生先生因事未能出席是日會議，並非調任；
- (d) 署方已應地區聯絡小組要求移走“A”字架，並安排承建商重鋪單車徑，但重鋪單車徑工程因天雨關係仍未展開。署方承諾與承建商跟進有關情況，並歡迎與馬行健先生進一步商討有關工程進度；以及
- (e) 至於巴士站搬遷事宜，有關巴士站將遷至永久位置，預計於七月底相關行人路完成後進行搬遷。在正式遷站前，署方駐地盤人員會與美林邨的代表作實地視察，講解有關安排。

33. 運輸署工程師(沙田一)張詠敏小姐表示運輸署會與土木工程拓展署進一步商討有關設計。

34. 主席建議土木工程拓展署於會後與馬行健先生跟進有關美桃樓對出新巴士站近城門河道路的問題，並請土木工程拓展署及運輸署盡快跟進張貼警告事宜。

(陳業文先生及鄭則文先生此時離席。)

撥款申請

交通及運輸研究工作小組“沙田單車城市的進一步發展”研究報告暨發佈會撥款申請
(文件 TT 45/2008)

35. 委員會通過上述撥款申請，獲批款額為 130,000 元。

提問

楊祥利先生就大埔公路交通意外的提問
(文件 TT 46/2008)

36. 主席表示，有關路段是沙田居民來往沙田及九龍的必經之路，西九龍居民則較少使用，因此該路段經常被忽略。運輸署的回覆表示，在二零零四年發生交通意外後，該署在大埔道近郝德傑道露天停車場至呈祥道一帶已實施改善交通安全措施。警方提供的意外數字卻顯示，過去十五個月，呈祥道至金山郊野公園的一段大埔公路交通意外數字多達一百二十六宗。他詢問運輸署會否進一步回覆。另外，他表示大埔道近郝德傑道裝置的分隔柱經常遭汽車撞毀，情況嚴重。

(韋國洪先生,SBS,JP、湯寶珍女士,MH及余倩雯女士此時離席。)

37. 程張迎先生,MH詢問警方在上述地點發生的交通意外有多少宗涉及對頭車相撞。另外，運輸署會否考慮在郝德傑道至沙田花園的路段全面加設中央分隔石壘。

38. 鄭楚光先生對交通意外情況表示擔心。他表示，駕駛者對熟悉的道路容易掉以輕心，尤其是每天行經的道路。他希望運輸署及警方研究如何改善駕駛者的駕駛態度，以及加設路牌或其他道路標記，提醒駕駛者減慢車速，以減少意外發生。

39. 張詠敏小姐的回應綜合如下：

(a) 在二零零四年進行改善交通工程前，郝德傑道至呈祥道一帶曾發生致命交通意外。意外後，運輸署九龍區人員展開改善工程，包括加設路牌及在地上加上標記，提示駕駛者慢駛。進行工程後，情況已獲改善，例如根據香港警務處的記錄，近十五個月該路段已無死亡數字。運輸署九龍區人員會繼續觀察及檢討改善措施。大埔道的路段十分長，運輸署會先重點處理交通意外黑點；

(b) 她同意改善駕駛者的駕駛態度可減少意外發生；

- (c) 運輸署已計劃在大埔道沙田嶺段近六合村南北行線安裝道路中央分隔石壘，以減低車輛迎頭相撞的機會。有關計劃已部署一段時間，但需留待 T3 號道路工程完成後方可實行。隨着 T3 號道路工程的完成，運輸署已要求施工部門預備展開工程；以及
- (d) 郝德傑道屬九龍範圍，她會盡快向九龍區人員反映委員的意見，安排在有關地段重設中央分隔圓柱。

40. 香港警務處沙田區交通隊主管葉少偉先生回應表示，根據記錄，有關對頭車相撞的意外，在沙田區六合村發生的有三宗，西九龍則有七宗，全是因駕駛者胡亂轉線而引致。

41. 主席表示，秘書處於會前已收到李子榮先生的請假申請及要求把提問順延至下一次會議。他建議把李子榮先生的提問順延至下次會議處理。另外，由於九巴公司代表未趕及到達會場就副主席的提問作回應，建議先處理其他議題。

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 49/2008)

42. 潘國山先生支持 61M 號專線小巴的服務伸延至大圍公共運輸交匯處。他希望該線可駛經田心街，再經車公廟路前往大圍公共運輸交匯處，以方便世界花園居民。他亦建議以獅子山隧道為分段收費界限，由世界花園到大圍鐵路站只收取一半費用。

43. 程張迎先生, MH表示世界花園居民希望延長 61M 號專線小巴的服務時間。

44. 李永華先生回應時表示，署方會研究潘國山先生及程張迎先生,MH就61M號專線小巴線提出的建議，並會與承辦商商討有關分段收費的要求。

45. 主席表示，由於九巴公司的代表仍未趕及到達會場就文件TT 54/2008作回應，建議先處理其他議題。

工作小組報告

(文件 TT 50/2008)

46. 委員知悉交通及運輸研究工作小組的會議記錄，並通過該工作小組的修訂職權範圍及新成員名單。

資料文件

路政署工程進度報告

(文件 TT 51/2008)

47. 鄭楚光先生的意見綜合如下：

- (a) 詢問工程編號 NE/505/07 “於黃泥頭交通交匯處一加固傷健人士過路設施”是否已開始動工；
- (b) 認為區內大部分巴士站的設計較舊式，路面相當狹窄，加固傷殘人士設施的建議未必可行；以及
- (c) 建議運輸署的工程師到廣源邨視察環境，盡量改善該處的路面設施，以確保安全。

48. 主席希望有關工程師於會後跟進上述建議。

49. 黃戊娣女士,MH,JP的意見綜合如下：

- (a) 工程編號 NE/381/07 “恆安街近耀安巴士站一延長安全島及改善行人過路設施”應盡快動工，不要再次延

誤；以及

- (b) 工程編號 NE/601/06 “馬鞍山路—加裝單車泊位”因“等待批准樹木移植”而擱置，建議路政署與康樂及文化事務署加強溝通，盡快解決問題。

50. 馬行健先生的意見綜合如下：

- (a) 詢問工程編號 NE/237/08 “大圍公共交通交匯處—改善出口路面設施”、工程編號 NE/238/08 “舊大圍公共交通交匯處—改善現有設施”及工程編號 NE/320/07 “大圍火車站公共交通交匯處—改善交通設施”的詳細內容；
- (b) 認為工程編號 NE/308/07 “大圍道—取消單車徑，加建單車泊位及改善交通設施”及工程編號 NE/294/07 “美田路近大圍火車站—加建單車泊位”的選址不合理，希望部門慎重考慮選址問題，以免對行人及公共交通造成影響；以及
- (c) 希望路政署盡快完成工程編號 NE/310/07 “大圍美田路—拆除現有欄杆”及工程編號 NE/339/05 “積存街—加建欄杆”。

51. 路政署新界區區域工程師(沙田)周振邦先生的回應綜合如下：

- (a) 工程編號 NE/505/07 將於二零零九年一至三月開始動工；
- (b) 這些改善工程有時因未能預計的原因而有所延誤(例如天雨影響及地下設施情況較記錄複雜等)，儘管如此，署方將盡量減低有關情況所做成的影響。如有議員或委員要求因應個別工程因特別事故未能於預計日期完成而對他作出知會，署方會樂意照辦；

(c) 由於移植樹木需時，署方會跟進工程編號 NE/601/06 的進度，並會盡量與運輸署加強溝通，研究如何加快進度；

(d) 至於工程編號 NE/237/08、NE/238/08 及 NE/320/07 的詳細資料，署方將於會後以書面通知有關委員；以及

(e) 就委員認為個別工程計劃有問題的意見，署方會安排實地視察。若視察後發現工程並不可行或有技術上困難，署方會通知運輸署，再作檢討。

(莫錦貴先生、蕭顯航先生、蔡亞仲先生及黃澤標先生此時離席。)

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 52/2008)

沙田市中心交通違例檢控數字
(文件 TT 53/2008)

52. 委員會知悉上述兩份資料文件。

53. 由於九巴公司的代表已到達會場，主席建議討論文件 TT 48/2008。委員會一致通過上述建議。

提問

姚嘉俊先生就巴士轉乘優惠的提問
(文件 TT 48/2008)

54. 副主席的意見綜合如下：

(a) 認為巴士公司以油價上漲為由爭取增加車資，將嚴

重影響市民的日常生活；

- (b) 對於運輸署及各間巴士公司未有提供轉乘優惠路線的乘車量及使用率，表示失望；
- (c) 認為沙田區有轉乘優惠的路線約六十條，但路線只涵蓋部分沙田區域，大部分居民未能受惠。因此，如巴士公司藉有關優惠縮減巴士線或拒絕開辦新巴士線，並不合理；
- (d) 曾要求巴士公司增加轉乘優惠路線，例如 682 及 80X 號線，但巴士公司以路線由多間公司聯營婉拒有關建議。他指出現時由多於兩間巴士公司聯營的巴士線亦有提供轉乘優惠，證明巴士公司提出的理據並不成立；
- (e) 要求運輸署及巴士公司增加沙田區的轉乘優惠，尤其是途經大老山隧道的巴士線；
- (f) 要求巴士公司提供同一路線、同一車資的優惠；以及
- (g) 認為運輸署的角色不應只限於鼓勵市民使用鐵路服務，並應支持巴士提供轉乘優惠，讓更多市民受惠。他又希望設立機制，監察及檢討轉乘優惠的成效。

55. 陳敏娟女士詢問運輸署在巴士推行轉乘優惠的角色，以及會否主動建議巴士公司增加轉乘優惠的路線。

56. 黃戊娣女士, MH, JP 的意見綜合如下：

- (a) 詢問途經沙田的巴士線數目及沙田區內巴士線的數目；
- (b) 贊成要求巴士公司提供同一路線、同一車資的優惠，例如 83K 及 49X 號線；以及

- (c) 要求巴士公司增加沙田區內巴士線的轉乘優惠，例如 86K 轉 88K 號線。

57. 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) 沙田區是第一個享有巴士轉乘優惠的社區；
- (b) 提供轉乘優惠的目的是減輕乘客的車資負擔，讓乘客利用更廣泛的巴士網絡，前往不同地區；
- (c) 九巴全線約有 260 條巴士線提供轉乘優惠，而沙田區大約有 60 條線有優惠；
- (d) 區內提供的轉乘優惠包括美林邨及美田邨的 283 號線轉乘 81、85、86B 及 299 號線組合；以及 80 號線與其他途經獅子山隧道巴士線的轉乘組合；
- (e) 大老山隧道的巴士站有 14 條巴士線提供轉乘優惠；以及
- (f) 委員對沙田區內提供轉乘優惠的意見將記錄在案，以作參考。

58. 新巴及城巴有限公司公眾事務經理王麗玲小姐的回應綜合如下：

- (a) 城巴及新巴於沙田區約有 11 條巴士線提供轉乘優惠。每天約有一萬名乘客使用城巴及新巴參與的轉乘優惠計劃；
- (b) 城巴及新巴已與其他巴士公司合作，在三條主要海底隧道的收費廣場提供轉乘優惠；

(c) 巴士公司會因應整體的路線規劃、乘客需要及巴士公司的營運能力考慮推行優惠計劃；以及

(d) 巴士公司現時面對經營困難，包括油價及隧道收費上漲和鐵路方面的競爭，因此巴士公司會維持現有安排。

59. 運輸署高級運輸主任(馬鞍山)吳俊傑先生的回應綜合如下：

(a) 在推行巴士轉乘優惠計劃中，署方的角色是研究個別地區是否適合提供轉乘優惠，合適地點可分為三大類：(i)交通交匯處，例如在隧道收費廣場設轉乘計劃，方便市民；(ii)新發展地區，可減少開設長途巴士線；(iii)繁忙地區，如尖沙咀及銅鑼灣，以減少空氣污染及控制當區交通量；

(b) 在考慮重組及調整巴士路線時，該處會考慮採用轉乘優惠，以改善服務；

(c) 署方已與巴士公司定期溝通，提醒公司廣泛宣傳各項服務，令更多市民受惠；以及

(d) 署方會定期檢討及監察計劃的成效。

60. 副主席希望運輸署及有關公司盡快提供轉乘優惠路線的使用率，讓委員參考及提出意見，以改善交通服務。

61. 陳敏娟女士詢問巴士公司以往對運輸署提出新的轉乘優惠建議時有何反應。如建議遭巴士公司反對，署方又如何回應。

62. 容溟舟先生希望就議題提出補充問題。

63. 主席表示，《沙田區議會常規》(常規)第 28 條訂明“除

非另獲主席同意，只可有三位議員於會議上提出補充問題”，現時已有三位議員提出補充問題，故不能接納有關申請。主席建議，如議員堅持提出問題，可由委員會表決。

64. 李錦明先生表示，主席有權決定是否讓多於三位委員提出補充問題，無須由委員會表決。

65. 主席表示，由於已有三位議員提出問題，根據常規規定，有關申請不獲接納。

66. 副主席提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署及各巴士公司將現時全港二百多個巴士轉乘計劃的乘客使用人次公開，讓議會及公眾監察，並要求有關當局研究在不削減巴士路線及班次下，增加沙田區的巴士轉乘優惠計劃及提供更多相關優惠。”

鄧永昌先生和議。

67. 委員會以 25 票贊成、0 票反對及 0 票棄權通過以上臨時動議。

報告事項

運輸署建設取消九巴 70 號路線優化巴士路線計劃總結報告
(文件 TT 54/2008)

68. 運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界)陳志文先生的補充資料綜合如下：

- (a) 由於市民關注到空氣質素、路面交通情況及路線使用率低等因素，故署方建議取消巴士線 70 號；以及

- (b) 如取消 70 號線，九巴仍會提供一系列的八達通轉乘優惠，以照顧現時 70 號線的使用者。乘客使用建議中的轉乘優惠計劃內的來回兩程的總車費，在經扣除巴士轉乘優惠和即日來回車費優惠後，是低於或等同 70 號路線來回兩程的總非空調車費。

69. 程張迎先生, MH 的意見綜合如下：

- (a) 最近調動的數條巴士線均涉及新田圍區，如 82M 與 85A 號線重組等。他認為，署方提供的替代路線並不理想，未能有效幫助受影響乘客；
- (b) 建議將 281P 號線改為全日行駛，方便受影響乘客；
- (c) 希望署方提供轉乘優惠路線的使用率、其他受影響區議會的意見，以及如何處理使用率少於百分之二十的路線；以及
- (d) 認為轉乘優惠的覆蓋面不足，未能支援受影響人士。

70. 黃戊娣女士, MH, JP 希望署方提供大埔區議會及北區區議會對取消 70 號線的意見，以及該路線每天的平均乘客量。她詢問署方為大埔及北區受影響乘客提供的改善措施。

71. 副主席 希望運輸署提供其他區議會對取消 70 號線的意見。他詢問委員會是否需要就此議題表決。

72. 陳志文先生 的回應綜合如下：

- (a) 就取消 70 號線的建議，北區區議會及大埔區議會最關注路線取消後對乘客的影響。綜合而言，大埔區議會及北區區議會不支持取消有關路線的計劃；
- (b) 署方建議為大埔區及北區乘客提供巴士轉乘優惠；

- (c) 除了受影響人士受惠轉乘優惠外，整個社區其他現時使用該些轉乘方法的居民均可享有更多優惠；以及
- (d) 新的轉乘優惠及下調票價等安排，均可照顧 70 號線現有的乘客，並充分回應不同區議會議員的訴求。

73. 游妙兒女士的回應如下：

- (a) 取消 70 號線是爲了配合政府的優化巴士路線計劃，希望透過重組巴士線達至空氣清新及紓緩交通擠塞；
- (b) 選擇取消巴士線的準則主要是：(i)受影響的乘客數量相對較少；(ii)替代巴士路線選擇多；(iii)減輕繁忙道路巴士班次的成效；以及(iv)能透過優惠計劃令受影響乘客及其他九巴路線乘客受惠；以及
- (c) 九巴接納區議會、交諮會及運輸署的意見，制定一系列的轉乘優惠，讓 70 號線的乘客可利用其他巴士線前往目的地。

74. 主席建議委員會就上述建議表決。委員會一致通過有關建議。

75. 委員會以 0 票贊成、19 票反對及 1 票棄權反對取消 70 號巴士線的計劃。

(李子榮先生此時到達。)

76. 主席表示，由於李子榮先生可趕及出席是次會議，建議委員會撤銷李子榮先生的請假申請，並討論李子榮先生的提問。委員會一致通過有關建議。

提問

李子榮先生就馬鞍山西沙路南北行道路車速的提問
(文件 TT 47/2008)

77. 李子榮先生的意見綜合如下：

- (a) 不滿運輸署經常更改馬鞍山西沙路南北行道路的車速，不少駕駛者受該路段的車速困擾。根據警方的資料，以每年發出約二千五百張告票計算，近五年已有萬多個駕駛人士被抄牌，共繳交 500 萬元罰款；
- (b) 詢問運輸署有關道路車速由 50 公里更改為 70 公里時，有否豎立告示牌通知駕駛者；
- (c) 希望署方提供一九九九年及二零零三年有關更改車速的刊憲日期，以及更改車速的原因；以及
- (d) 質疑建築商在興建馬鞍山鐵路恆安站時誤將車速牌拆去，以致警方再次以 50 公里車速執法。

78. 運輸署工程師(馬鞍山)胡善樑先生表示，署方已就李子榮先生的查詢作出了回覆，詳情請參閱文件 TT 47/2008，綜合而言：

- (a) 有關路段的車速限制於一九九九年十月一日由 50 公里改為 70 公里，並於二零零三年六月十三日再由 70 公里改為 50 公里；
- (b) 二零零三年更改車速是為了配合馬鞍山鐵路恆安站的工程；以及
- (c) 每次更改車速均有刊登憲報及與警方溝通。

79. 葉少偉先生的回應綜合如下：

(a) 由於香港警務處為執法機關，每次執行反超速行動時，均會按照當時的法定車速進行雷射槍偵速行動；以及

(b) 西沙路的確相當繁忙，假日時更偵察到較多超速車輛。

80. 李子榮先生詢問恆安馬鐵站的興建如何影響該路段的法定車速。他亦質詢運輸署於二零零三年更改車速至50公里後，未有設置路牌告知駕駛者。

81. 胡善樑先生的回應綜合如下：

(a) 恆安馬鐵站興建時，附近道路需要作出臨時交通安排；以及

(b) 根據道路交通條例，除非另有標誌說明，否則所有道路的最高車速限制都是每小時50公里，因此無須特別豎立路牌。

82. 主席認為運輸署更改車速後，無論是否改至50公里，都應有告示牌通知駕駛人士。此外，他表示馬鞍山錦泰苑對出的一段道路的車速限制不一致，容易造成混淆，希望運輸署於會後盡快跟進。

下次會議日期及時間

83. 下次會議定於二零零八年九月二日(星期二)下午二時三十分舉行。會議於下午五時三十九分結束。

沙田區議會秘書處

STDC 13/15/45

二零零八年八月