

沙田區議會  
交通及運輸委員會  
二零零九年度第二次會議記錄

會議日期：二零零九年三月三日(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

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	“
林松茵女士	“
林康華先生,MH	“
劉偉倫先生	“
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	“
龐愛蘭女士	“
潘國山先生	“



### 列席者

馮兆雄先生  
馬詹唯先生

### 職銜

九龍巴士(1933)有限公司經理(車務)  
新世界第一巴士服務有限公司  
助理營運經理

### 應邀出席者

黃重生先生  
蔣年達先生  
伍世良博士  
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(一)  
香港中文大學地理與資源管理學系副教授  
香港鐵路有限公司公共關係經理  
-對外事務  
香港鐵路有限公司公共關係主任  
-對外事務  
中華電力有限公司一級工程師  
中華電力有限公司地區關係經理-新界東

楊莉華小姐

周利達先生  
曹威豪先生

### 未克出席者

盧偉國博士, MH, JP  
莫錦貴先生  
陳榮新先生

### 職銜

區議會議員 (已有請假)  
“ “  
增選委員 (未有請假)

負責人

主席表示，由於大圍區補選候選人簡介會將於晚上在沙田區議會(區議會)會議室舉行，會議須於下午六時十五分前完結，因此請委員發言盡量簡潔。另外，由六時起，議員休息室將預留給選舉事務處使用。

### 委員請假事宜

2. 主席表示秘書處收到以下委員的書面請假申請：

盧偉國博士 往內地出席會議  
莫錦貴先生 有其他工作

3. 委員會通過上述委員的請假申請。

## 通過二零零九年一月六日會議記錄

4. 委員會通過二零零九年一月六日的會議記錄。

### 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 17/2009)

5. 委員知悉上述文件。

### 討論事項

沙田新市鎮第 2 期 – T4 號主幹路工程  
(文件 TT 18/2009)

6. 土木工程拓展署總工程師/沙田黃重生先生表示，是次提交文件旨在初步回應委員會在二零零七年五月就 T4 號主幹路工程通過的兩項動議，亦可視為整個交通檢討的中期報告。他表示，運輸署於二零零八年底進行交通調查所得數據與土木工程拓展署於二零零七年向委員會匯報的預測交通數據吻合，但未來的交通情況亦有可能出現變化。土木工程拓展署與運輸署承諾繼續監察區內的交通情況，並於適當時候再將有關資料提交委員會討論。

7. 土木工程拓展署高級工程師/沙田(一)蔣年達先生簡介文件內容，並表示：

- (a) 根據 T4 號主幹路工程的交通影響評估報告，若不興建 T4 號主幹路，預計到二零一六年大埔公路(沙田段)往市區方向南行線將會出現交通擠塞情況，火炭至沙田鄉事會路路段的行車量/容車量比率(比率)將達至 1.22。交通擠塞情況與紅磡海底隧道九龍入口及告士打道近中環廣場路段的情況相近。介乎

沙田鄉事會路至偉華中心的大埔公路（沙田段）的比率將達至 1.14；

(b) 運輸署於二零零八年底就八號幹線第一期通車後的交通情況進行交通調查。結果顯示，在大埔公路（沙田段）往市區方向南行線方向，火炭至沙田鄉事會路路段上午及下午繁忙時段的比率分別為 1.03 及 0.95，沙田鄉事會路至偉華中心路段上午及下午繁忙時段的比率分別為 0.91 及 0.75。至於北行線方向，偉華中心至沙田鄉事會路路段上午及下午繁忙時段的比率分別為 0.75 及 0.88，沙田鄉事會路至火炭路段上午及下午繁忙時段的比率分別為 1.01 及 1.03；以及

(c) 根據上述交通調查的數據，再假設每年汽車流量增加約百分之二，預計在二零一六年大埔公路（沙田段）南行方向，火炭至沙田鄉事會路路段上午及下午繁忙時段的比率分別為 1.21 及 1.11，沙田鄉事會路至偉華中心路段上午及下午繁忙時段的比率分別為 1.06 及 0.88。與 T4 號主幹路工程交通影響評估報告的預測吻合。因此，支持建造 T4 號主幹路的數據仍然成立。鑑於現時八號幹線尚未全面通車，未來的交通增長速度亦有可能隨着周邊環境出現變化，因此土木工程拓展署與運輸署會繼續監察區內的交通情況，並於適當時候檢討興建 T4 號主幹路的建造工程時間表。

8. 運輸署高級工程師(沙田)張日華先生表示，T4 號主幹路是沙田道路規劃網內其中一條重要道路，現時未有其他道路可替代擬建的 T4 號主幹路的功能。運輸署預計將來仍有需要興建 T4 號主幹路，以解決沙田區內交通擠塞問題。

(彭長緯先生、何厚祥先生、梁志堅先生、梁志偉先生、梁家輝先生、龐愛蘭女士、黃澤標先生、黃嘉榮先生、楊文銳先生、陳其興先生及蔣德明先生此時到達。)

9. 副主席姚嘉俊先生對部門以文件回應上屆委員會通過的動議，表示歡迎。不過，他指出今屆部分委員是新任委員，對 T4 號主幹路工程未有確切認識，如新任委員須在是次會議決定是否支持興建 T4 號主幹路，並不合適。他表示，興建 T4 號主幹路對馬鞍山及西貢居民有一定好處，亦能紓緩威爾斯親王醫院一帶及沙田鄉事會路的交通情況，但對 T4 號主幹路沿路居民則影響甚大，兩者必須取得平衡。他詢問，八號幹線尚未全面通車，現時預測的數據是否足以支持興建 T4 號主幹路。他建議有關部門提供詳細資料，供委員會考慮及討論。

10. 羅光強先生表示原則上支持興建 T4 號主幹路，既縮短由馬鞍山往西九龍、機場及新界西地區的行車時間，又可起分流作用，紓緩沙田市中心的擠塞情況。現階段或未有迫切需要，但長遠來說應興建 T4 號主幹路。他贊同部門應提供更詳盡的資料，讓委員更深入了解及討論。

11. 梁志堅先生表示，擬興建的 T4 號主幹路將橫跨多個人煙稠密的地方，影響附近居民。他詢問部門有否諮詢受影響居民，並請部門提供有關資料。他表示可能有其他替代路段走線可紓緩交通擠塞情況，而無需興建 T4 號主幹路，並建議部門研究其他八號幹線至城門隧道公路支路的可行性。

12. 梁家輝先生認為文件過於簡單，未能讓新任委員清楚了解整個方案。由於上次討論已相隔多時，連任委員亦未必清楚記起所有細節。他請部門提供更詳盡資料，供委員討論。另外，他詢問沙中線與擬建 T4 號主幹路的興建時間表會否同期進行，使大圍區變成大型工程地盤。

13. 鄧永昌先生的意見綜合如下：

- (a) 應暫時擱置興建 T4 號主幹路工程。T3 號道路工程展開至今已橫跨三屆區議會，但工程仍未完成，對大圍居民造成極大困擾。T4 號主幹路未能便利大圍居民，但大部分工程卻在大圍區進行，對大圍居民再次造成滋擾；
- (b) 詢問 T4 號主幹路會否沿用現時 T3 號道路工程的地盤辦事處。該位置是居民渴求多年的休憩用地，他希望政府盡快完成 T3 號道路工程，然後發展該處為休憩用地，供居民使用；以及
- (c) 根據過往經驗，部門提供的數據往往比實際情況高。沙中線通車及金融海嘯等情況對汽車流量的影響應該計算在交通評估內，他不認同有迫切需要興建 T4 號主幹路。

14. 衛慶祥先生認為部門應該把簡報提供的數據包括在文件內。他表示動議二的回應過分簡單，反映部門未有認真研究其他方案的可行性。

15. 馬行健先生表示 T3 號道路工程令當區居民不斷受到噪音滋擾。T3 號道路尚未完工，而八號幹線未全面通車，他詢問部門如何衡量將來實際的汽車流量。他在過去的兩個星期走訪曾大屋、沙田頭、秦石邨、銅鑼灣山及美林邨多個地方，詢問居民意見，大部分居民都反對興建 T4 號主幹路。

16. 黃重生先生的回應綜合如下：

- (a) 由於在提交文件前已得知是次會議議程較為緊湊，因此在撰寫文件時，內容盡量精簡，主要是向委員匯報在二零零七年五月委員會通過動議後，政

府部門所做的跟進工作。他重申運輸署根據新近的交通調查數據作出的交通預測與土木工程拓展署在二零零七年向委員會匯報的預測數據一致，因此興建 T4 號主幹路的需要仍然成立。他同意經濟狀況等因素存在著變數，因此土木工程拓展署並非計劃立即興建 T4 號主幹路，而是會與運輸署緊密合作，共同密切監察區內的交通情況，待適當時候再向委員會作詳細匯報；

(b) 由於 T4 號主幹路工程未有確實的建造時間表，署方未能預計該工程與建議的沙中線工程的關係；以及

(c) 有百分之九十以上的 T3 號道路工程已經完成，部分地盤將會分階段移走。他重申進行工程將會對地盤附近居民造成一些影響。土木工程拓展署樂意與委員及居民保持緊密溝通和合作，務求盡量將工程對居民的影響減至最低。

17. 張日華先生回應表示，現時上午繁忙時段的大埔公路(沙田段)已有車龍出現。若以平均時速七十公里由馬場駕車往蔚景園，一般行車時間約需三分鐘，但現時早上則需時七至八分鐘。運輸署已密切注意該路段的情況。另外，T4 號主幹路是策略性公路，規劃方面需經多番研究包括考慮環境評估、佔用空間、地區發展、汽車流量等因素。他重申現時道路規劃網並未有其他道路可替代 T4 號主幹路。故預計將來仍需興建該主幹路，只是時間表有待進一步商議。

18. 區議會副主席彭長緯先生建議部門考慮興建大型行車隧道，以紓緩沙田區內交通擠塞情況。

19. 黃重生先生重申，土木工程拓展署及運輸署會繼續密切留意沙田區內的交通情況，並在適當時間再就 T4 號主幹路工程諮詢沙田區議會。



(韋國洪先生此時離席。)

有關改善大埔公路(近金山郊野公園)道路安全事宜  
(文件 TT 32/2009)

20. 運輸署工程師(沙田一)張詠敏小姐簡介文件內容。

21. 主席補充，該段近金山郊野公園公眾停車場的彎路的急彎弧度很大，經驗較淺或不熟悉該路段的駕駛人士容易發生意外。過去數年，該路段經常發生意外，他曾目睹幾次致命意外，近月亦發生一宗交通意外，顯示事態嚴重。事發後，他立即與運輸署商討對策，對運輸署迅速作出回應表示讚賞。

22. 何厚祥先生的意見綜合如下：

- (a) 委員會一向十分關注大埔道及大埔公路的道路安全情況，上屆委員會更成立了專責工作小組跟進有關問題，並曾建議在條件許可下，進行徹底的改善工程。從附圖可見，是次討論的路段弧度頗大，他支持在情況許可下採取改善措施；
- (b) 詢問現時整條大埔道及大埔公路分為多少類車速限制，上述路段的限速為何，前後路段有否改變限速。除文件所述原因外，車速轉變可能是意外發生的原因。不統一車速限制對駕駛經驗較淺的司機會是一個陷阱。他詢問運輸署或警方曾否就有關問題進行研究。據他了解，警方與運輸署在統一車速問題上存有不同看法。他個人傾向統一車速限制，例如整條道路限速五十公里。他請部門仔細考慮統一車速限制，然後向委員匯報研究結果；
- (c) 支持禁止車輛右轉往停車場，但要求部門考慮如何改善金山郊野公園泊車設施，因為由沙田至九龍的車輛須再向南前行 800 米才到達另一停車場，並不

方便；以及

- (d) 詢問建議方案的時間表及其他資料，例如工程帶來的影響。

23. 劉偉倫先生詢問該路段的安全標準是否已過時。每次意外發生後，運輸署有否檢討及調查意外成因，以及進行任何跟進及改善工作。運輸署會否在方案實施一段時間後再作檢討，以及是否有其他後備方案。他又詢問拉直該路段的可行性。另外，他查詢意外發生的時間及該路段的路燈光線是否足夠，運輸署會否考慮在該路段加設路燈，減少晚上發生意外的機會。雖然該處的意外數字未達交通黑點的標準，但該處曾發生多宗致命意外，警方有否考慮將該處列作交通黑點。

24. 張日華先生的回應綜合如下：

- (a) 除了由赫德傑道往六合村一段的限速為七十公里外，由呈祥道至沙田整個路段都是限速五十公里，該彎位所在位置的限速則為七十公里。大埔道及大埔公路交通問題較多的地方包括赫德傑道、金山郊野公園附近及六合村。九龍區的運輸署人員正處理赫德傑道的問題。沙田區的運輸署人員已安排在六合村安裝分隔欄。是次提交的文件主要是處理金山郊野公園附近彎位的問題；

- (b) 運輸署會與路政署進一步商討工程時間表，初步構思把工程分為兩期，第一期先處理“禁止右轉”入停車場，最少一至兩個月內實施“禁止右轉”的臨時措施；第二期工程是鋪設防滑物料。署方預計在二零零九年中能完成所有改善工程。運輸署已安排在一至兩星期內加設更清晰的路牌；

- (c) 受附近環境所限，拉直整段路段需作長遠考慮。該路段現符合安全標準，發生意外的主要原因是彎路

太急。署方相信推行建議的改善措施後，意外數字可大幅減少。他建議待改善措施完成半年至一年後再作檢討；

- (d) 運輸署與香港警務處一直保持緊密聯絡。如運輸署及警方發現某個地點意外頻生，兩個部門會共同到現場視察。是次方案正是經實地視察後制定；
- (e) 除該急彎外，該路段大致上十分順暢，大部分車輛會以時速六十公里至七十公里行駛。運輸署已在該急彎前加設顯眼的標誌，提醒駕駛人士慢駛。在實施改善措施後，運輸署會一併檢討車速限制問題，然後向委員會匯報；以及
- (f) 運輸署會與警方進一步商討燈光問題。

25. 香港警務處沙田區交通隊主管葉少偉先生回應表示，警方經常聯同運輸署檢討大埔道車速，該路段兩旁已設有超速攝影機。警方對統一車速持開放態度，並支持運輸署所設的速度限制。雖然該處的意外數字未達交通黑點標準，但交通協調減低意外委員會已將該處列為監察目標。新界南交通總部交通協調減低意外委員會每兩個月會與轄區下各區區議會交通及運輸委員會主席開會，商討區內交通事宜，其中曾討論大埔公路的交通問題，包括車速限制、燈光、路面設計及改善措施等。

26. 委員會以24票贊成、0票反對及0票棄權，一致通過運輸署建議的改善措施。

27. 主席建議運輸署在實施改善措施半年後再向委員會匯報，以作檢討。

28. 主席表示，由於負責議題“沙田單車城市的進一步發展”研究報告的香港中文大學地理與資源管理學系副教授伍世良博士需稍遲到達會場，建議先處理其他議題。

二零零九/二零二零年度開支科 7 建議預算  
(文件 TT 20/2009)

29. 委員一致通過開支科 7 建議預算如下：

<u>工作小組</u>	<u>預留撥款</u>
道路交通安全工作小組	110,000 元
交通及運輸研究工作小組	130,000 元

提問

黃戊娣女士就單車徑隧道意外的提問  
(文件 TT 21/2009)

30. 黃戊娣女士表示，根據運輸署的回覆，該隧道自去年九月底啓用至二零零九年一月爲止，已發生十一宗輕傷意外，反映問題值得正視。她對政府立即採取措施，提高單車使用者的警覺性，表示欣賞。不過，土木工程拓展署回覆指隧道的路面設計已符合標準及配合現場環境，她詢問是否沒有其他可行方案，改善路面設計及現場環境。另外，交通及運輸研究工作小組今年的研究報告主題爲單車，她建議部門考慮報告的建議，例如試用減速壘或鋪上其他減速物料。

(容溟舟先生此時到達；鄭啓祥先生此時離席。)

31. 梁志堅先生表示，他在本年一月二十一日已聯同運輸署及土木工程拓展署代表到場視察。當時隧道牆壁滿布單車的輪胎痕跡，證明不少單車使用者曾撞上牆壁。他相信有多宗意外的傷者未有到醫院求醫，估計數字不只十一宗。當日兩個部門的代表都認爲該處的指示不足，部分標誌過小，單車使用者未能清楚看見，他們同意在牆壁上張貼或塗上顯眼標誌，提醒單車使用者前面有急彎。最終部門在二月二十一日才加設交通標誌，反

應不夠敏捷。他詢問，由一月至今曾否發生意外，加設交通標誌後，情況有否改善。部門最終又有否在牆壁上張貼或塗上顯眼標誌。

32. 潘國山先生詢問斜坡的斜度、彎位弧度及是否符合傷殘人士通道 1:12 的標準。彎位所放的水馬是否作防撞之用。他又建議在牆上加設防撞設施及要求單車使用者下車落斜的交通標誌。他建議土木工程拓展署採用交通及運輸研究工作小組在研究報告提及的方案，例如在斜坡上鋪設減速橫條。

33. 張日華先生回應表示，一月份加設的標誌是用作勸喻單車使用者推車落斜。到二月份，運輸署發現只有一至兩成單車使用者推車落斜，故仍有意外發生。有見及此，運輸署及土木工程拓展署在二月二十一日加設具有法律效力的交通標誌，規定單車使用者必須下車落斜。現時警方人員會在隧道口勸喻單車使用者下車推車。如情況未有改善，警方或會進一步提出檢控。另外，運輸署會參考“沙田單車城市的進一步發展”研究報告的建議，進一步研究其他可行方案，讓單車使用者在無須下車的情況下，安全地踏單車。

34. 黃重生先生的回應綜合如下：

- (a) 隧道工程基本上於去年八月中完成，只是地面旁邊位置尚有一條去水渠未完工。當工程完成後，便會移走水馬；
- (b) 斜坡的斜度為 9%，比例是 1:11，屬標準之內。最大彎位的弧度為 6.5 米，符合最低要求；以及
- (c) 該隧道旁邊為城門河，在對岸近文化博物館位置亦有隧道入口，上述地理環境已限制隧道斜坡的斜度。因此，最初已在兩個落斜位各自豎立一個大標誌，提醒單車使用者慢駛。後來，標誌內容改為勸

喻單車使用者下車推車，但最終仍有意外發生。因此，考慮到單車使用者的安全，運輸署決定強制規定單車使用者須下車推車。

35. 彭長緯先生認為已符合安全標準的單車徑隧道經常發生意外，足以證明標準未符合安全，部門應考慮修改安全標準。單車徑是供踏單車之用，若單車使用者未下車推車便遭檢控，並不合理。部門應進一步研究改善整條單車徑隧道的設計。

### **討論事項**

#### “沙田單車城市的進一步發展”研究報告

(文件 TT 19/2009)

36. 楊文銳先生感謝委員會於去年七月的會議上通過交通及運輸研究工作小組(工作小組)的撥款申請，以進行“沙田單車城市的進一步發展”研究。研究報告涵蓋沙田區的單車歷史、單車安全問題、推廣單車運動及配套設施等。由於資源所限，報告未能深入討論每個項目，但在香港中文大學協助下，本報告已善用僅有資源。他指出，該研究採用多種調查方法，包括向區內所有大型屋苑派發共 40 323 份問卷，最後有 19 個屋苑交回共 3 164 份問卷，顯示沙田居民對沙田單車設施十分關注。他希望委員會支持通過研究報告。

37. 香港中文大學地理與資源管理學系副教授伍世良博士表示，是項顧問有多個研究任務。報告書分為多個章回，每章討論一個獨立題目。由於資源和時間限制是項顧問的重點是找出沙田單車活動不同範籌的問題徵結，故在細節上未能進行仔細研究，他歡迎委員提出寶貴意見。另外，他建議將段落 4.2 最後一句改為“主要原因可能是本研究與政府這兩個研究使用不同方法所導致”，以反映現實。還有排版後出現的小問題需稍作修改。

38. 蔡亞仲先生表示早前到澳洲時，留意到當地不少居民使用單車代步，十分環保。當地人很有規律，所有單車使用者都會戴上頭盔。現時香港的單車徑都是石地，一旦發生意外，可引致嚴重損傷。他希望鼓勵單車使用者使用頭盔，以確保安全。

39. 程張迎先生表示，研究報告第六章建議改善單車徑設施，包括採用減速壘。他認為過多或過密的減速壘會對單車使用者造成危險，容易因失去平衡造成意外。他建議在行人隧道或轉角位置安裝魚眼鏡，以及針對單車徑及行人路混合使用的潛在危險研究改善措施。另外，他認為未有深入討論單車停泊問題，現時最嚴重的問題是長期違泊及棄置單車。他詢問有否更直接有效的解決方法，供部門參考。他亦建議深入討論單車停泊收費問題，例如提供優惠，加強收取單車停泊費的說服力。

40. 潘國山先生對研究報告表示欣賞，並提出以下問題：

- (a) 報告提及香港的單車整體規劃涉及多個政府部門，並建議區議會成立統籌委員會，統籌單車交通發展。他詢問該委員會面對多個政府部門，如何發揮統籌功能及對症下藥；
- (b) 沙田區單車徑的特色是覆蓋屋邨和交通樞紐，例如港鐵站。如調查對象為新翠及博康邨等港鐵站附近屋邨，相對於顯徑及隆亨邨等遠離港鐵站的屋邨，所得的研究結果可能大有不同。他詢問該問卷調查如何選取樣本；
- (c) 研究報告亦有參考外國一些城市的單車發展規劃。內地是單車王國，他詢問會否研究銜接香港與深圳的單車網絡，以及參考內地的單車發展規劃；以及

(d) 在統計沙田單車總數時，為何以沙田及馬鞍山劃分，而不是以其他方式細分。

41. 羅光強先生認為研究報告未能突顯單車意外的成因。由於每段單車徑的發展時間不一，每段單車徑及旁邊的行人徑在闊度及設計上會有所不同。他詢問政府部門會否提供有關數據。若以城門河為界，他相信瀝源、禾輦及馬場一帶的單車意外數字較大涌橋路至馬鞍山一帶為高，原因是前者的單車徑設計上存有問題。馬場段的單車徑尤其容易發生意外，因為該路段長達約兩公里，途中甚少休息點。若單車使用者中途稍作停頓，而後來者未能立即停下，便會造成意外。另外，不少單車隧道都容易發生意外，以馬鞍山西沙路一帶的情況最為嚴重，他建議報告就上述問題多點著墨。現時每逢假日，醫療輔助隊及民安隊都會在單車徑提供醫療輔助及安全推廣服務。他認為應大力推行有關服務，以彌補單車徑的先天不足。另外，現時的單車徑輔助設施不足，他建議加設清晰指示，標明前方地點、距離及預算所需時間，以及在單車徑沿途加設飲水器或飲品售賣機。

42. 主席表示，沙田是全港交通意外數字最高的地區，單車意外佔沙田整體交通意外總數三分之一。因此，他和楊文銳先生都十分關注有關問題，希望可作出改善。

43. 伍世良博士的回應綜合如下：

(a) 現時還未有在任何單車徑使用減速壘，加設減速壘是否有效仍是未知之數，但既然有單車團體及個別人士建議取消 U 型減速欄而改用減速壘，研究報告遂建議試行個別路段改用高度在 2cm 以下的減速壘；

(b) 報告已建議在適當位置安裝反射鏡(即俗稱魚眼鏡)；



- (c) 在處理單車違泊方面，現實上存有政策問題，執行困難，因此他認為最切實可行的建議是簡化清理棄置單車的程序；
- (d) 在單車停泊收費方面，報告已提及現時沙田大部分屋苑的單車泊位都是免費或象徵式收費，要一下子改變居民對停泊單車的作法，並不容易。因此報告建議就費用及收費方式諮詢沙田居民，大原則是單次泊車費應較區內乘搭公共交通工具的單程收費為低，以保持競爭力；
- (e) 建議的統籌委員會可作為與政府部門洽商的聯繫組織，組成部分應由交通及運輸委員會決定；
- (f) 向屋苑及屋邨發出的問卷調查涉及多樣化的問題，包括單車亂泊及在區內興建單車公園等。不論居民是否住在港鐵站附近，都有權對上述問題表達意見；
- (g) 內地單車數目多並不代表內地的單車研究發達，內地和香港在社會發展方面正經歷不同階段；
- (h) 在用<<2002 年交通習慣調查>>的數據計算沙田單車數目時，是以政府當時香港人口調查的分區作為基礎，因此沙田區劃分為沙田及馬鞍山；
- (i) 由於時間和資源所限，研究報告只點題式指出沙田單車交通的整體問題。個別位置及相應改善措施需作進一步研究；以及
- (j) 他贊同考慮在研究報告內加設清晰標示及飲水器等建議。

44. 楊文銳先生的回應綜合如下：

- (a) 沙田單車交通發展涉及的問題範圍廣泛，研究報告只是整體的點題式研究。他感謝幾位委員提出寶貴意見，並指出工作小組曾討論委員提出的意見，但礙於資源及時間所限，未能涵蓋所有細節；
  - (b) 至於收集居民意見方面，工作小組透過秘書處向沙田區所有大型屋苑及屋邨發出邀請，結果有 19 個屋苑/屋邨願意參與；
  - (c) 與內地單車網絡的銜接並非是次研究的主要範疇，故未有深入討論。如委員認為有關議題可進一步討論及研究，工作小組在能力範圍內必會盡力處理；
  - (d) 各委員的意見已記錄在案，伍世良博士會考慮將委員的意見融入研究報告內。他重申希望研究報告獲委員會通過；
  - (e) 除考慮成立報告建議的統籌委員會外，亦可研究提升工作小組的職能。工作小組會就有關建議再作深入討論，然後提交交通及運輸委員會考慮；以及
  - (f) 工作小組已安排於三月舉行研究報告發布會，向傳媒發表研究結果。
45. 姚嘉俊先生認為該研究報告覆蓋範圍廣泛，內容詳盡。上述幾位委員的問題主要針對報告內的建議，有關問題可留待工作小組於會後再進一步跟進。他建議委員在是次會議先表態是否通過工作小組的研究報告。
46. 彭長緯先生對研究報告表示讚賞。他認為公布研究結果後的跟進工作更為重要，例如政府部門會否有任何回應及行動。另外，在研究報告發表後，工作小組會否繼續進行有連貫性的工作，例如全面檢討沙田區內單車徑的設計及設施。他表示政府部門的配合尤為重要。

47. 委員會以25票贊成、0票反對及0票棄權，一致通過研究報告及報告摘要。

48. 主席感謝伍世良博士在研究報告所花的時間及心思，以及在有限資源下提供不少額外服務，並希望伍世良博士盡量協助工作小組跟進。

(陳盧燕冰女士、鄭則文先生、楊倩紅女士、蔡亞仲先生、何秀武先生及馬行健先生此時離席。)

## 提問

### 李子榮先生就露天巴士總站通道上蓋的提問

(文件 TT 22/2009)

49. 李子榮先生對運輸署的書面回覆表示不滿。運輸署表示，連接大學站的行人通道流量並未達到加設上蓋的要求，因此目前不會考慮加建上蓋。他詢問要有多少行人流量才符合要求。現時有大量巴士、小巴、的士及穿梭巴士停泊於大學站露天巴士總站，亦有不少私家車在該處停泊，讓乘客上落，在早晚的繁忙時段，該處行人流量極高。他詢問大學站露天巴士總站與沙田露天巴士總站兩者之間，哪個行人流量較高。為何運輸署當初可在沙田露天巴士總站設通道上蓋，當時有多少巴士線停泊，行人流量要求是否與現時一樣，會否存在雙重標準。除行人流量外，要有多少巴士及小巴的路線才達至加設上蓋要求。他對中文大學自資興建行人通道上蓋連接教學大樓與大學站表示讚賞。他希望運輸署可與有關部門商討，認真考慮在大學站露天巴士總站興建行人通道上蓋，以免市民受日曬雨淋之苦。

50. 羅光強先生表示，早於多年前便應該為行人通道加設上蓋，但基於種種原因未有加設，包括馬鞍山整體發展、奧運馬術及大學站興建酒店等，他認為應盡快加設

上蓋。他表示過往在上午或下午繁忙時間到大學巴士總站派發傳單，最少可派發數千張，相信該處的行人流量遠遠超過加設上蓋的要求。

51. 黃戊娣女士同樣認為大學站巴士總站在繁忙時段人流甚高。若運輸署只計算非繁忙時段，行人流量則可能較低。她認為加設上蓋不會對通風系統及照明系統構成任何影響，並詢問加設上蓋的行人流量要求。

52. 張日華先生回應表示，連續三小時每小時行人流量達四千人，才符合興建上蓋的要求，目前大學站巴士總站通道的行人流量並未達標。沙田站對出巴士總站的行人通道上蓋在一九八二年落成，暫時未有當時行人流量要求的資料。作為一個參考，人流量要達到由港鐵沙田站往排頭街的一段行人斜路的水平才符合興建上蓋的要求。

53. 運輸署高級運輸主任(馬鞍山)吳俊傑先生回應表示，大學站巴士總站設有三條巴士線及一條巴士輔助線，以及一條小巴線及三條小巴輔助線。沙田站巴士總站設有六條巴士線及四條小巴線。

54. 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運輸署及有關部門於沙田大學站交通交匯處適當地點，盡快興建行人通道上蓋，方便市民，免受日曬雨淋之苦。”

黃戊娣女士和議。

55. 委員會以 23 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，一致通過上述臨時動議。

鄭楚光先生就 82K 巴士線路線的提問

(文件 TT 23/2009)

56. 鄭楚光先生表示，他是合理地為廣源邨居民爭取巴士服務，對運輸署及巴士公司的回覆表示不滿。他認為只需稍為修改路線，便可方便居民及增加 82K 號巴士線的乘客量，因此希望運輸署及巴士公司認真考慮建議。對於運輸署及巴士公司回覆指來年制定巴士路線發展計劃時會參考他的建議，他感到安慰，但認為應盡快研究及推行。他澄清提問重點並非建議將第 82K 號巴士線改經廣源，而是著眼於前往威爾斯親王醫院的乘客需要。不少議員在上次會議提出，若因乘客量低而取消 82K 號巴士線，對威爾斯親王醫院的求診者造成不便，因此他提出增加 82K 號巴士線乘客量的可行方案。他認為新建議路線可同時便利廣源、顯徑和美林等居民。乘客可於沙田第一城轉乘其他車輛往火炭，改道不會對原有乘客造成太大影響。他早前收到一封由沙田區十二間學校校長致交通及運輸委員會主席的聯署信件，希望改善 82K 號巴士線路線。因此，他希望運輸署和巴士公司盡快研究有關建議，然後提交委員會討論，以免浪費時間及資源。他表示早前曾親自駕車尾隨 82K 號巴士作路線測試，由美林到火炭的 12.5 公里路程，共用了 46 分鐘。他建議的新路線由美林至威爾斯親王醫院路程，全長 11.2 公里，只需 32 分鐘。兩者相比下，建議路線縮短了 1.3 公里及節省 14 分鐘。

57. 羅光強先生認為巴士改道應採取審慎做法。他原則上同意開設一條由廣源往美林的巴士線，以滿足居民需要。他請部門認真研究有關議題。

58. 劉偉倫先生表示，82K 號巴士線的改道建議可解決馬鞍山鐵路接駁交通配套不足問題。他認為運輸署及巴士公司表示廣源一帶居民可轉乘巴士到沙田南部，並不切合居民的需要。他希望運輸署及巴士公司聽取居民訴求，認真研究有關建議。

59. 運輸署高級運輸主任(沙田)李永華先生感謝委員的意見。他表示，修改巴士路線會對原有路線的乘客造成影響，運輸署須與巴士公司進一步研究有關建議，並在制定整體巴士路線發展計劃時平衡各方需要。

60. 九龍巴士(1933)有限公司經理(車務)馮兆雄先生回應表示，由於 82K 號巴士線路線迂迴，與其他巴士線及馬鞍山鐵路的服務有重疊，以致乘客量長期偏低。九龍巴士(1933)有限公司(九巴公司)需審慎考慮 82K 號巴士線乘客前往火炭的需求。廣源邨現時已有其他巴士線及小巴線提供服務，九巴公司亦需考慮資源分配問題，以免資源重疊。

(彭長緯先生及余倩雯女士此時離席。)

姚嘉俊先生就 680 及 682 巴士線路線的提問

(文件 TT 24/2009)

61. 姚嘉俊先生表示，由於近年馬鞍山區人口不斷增長，已先後開設 680、681 及 682 等過海巴士線，其後更在繁忙時段增設 A、X 及 P 等特別班次。他對運輸署及巴士公司順應居民需求作出上述安排，表示讚賞。多年來，愉翠苑及欣廷軒一帶居民都致力爭取 680 號及 682 號巴士線繞經牛皮沙街及廣善街。巴士公司回覆表示改動路線會影響現有乘客，加上現階段沒有額外資源，他對此表示理解。不過，作為當區議員，他有責任為居民反映意見及爭取所需。他不要求 680 號及 682 號全線巴士都繞經牛皮沙街及廣善街，但希望在上下班繁忙時段，部分特別班次繞經牛皮沙街及廣善街。他建議在巴士車身的顯示屏清楚顯示是否繞經牛皮沙街及廣善街，讓乘客選擇，在不影響原有乘客下，又可方便愉翠苑、欣廷軒、廣源邨及廣康區一帶居民。

62. 李子榮先生擔心實行姚嘉俊先生的建議會開設先例，以致其他巴士線都提出類似建議，令整個巴士線布

局混亂。他表示，安排 680 號及 682 號巴士線繞經愉翠苑一帶對馬鞍山二十多萬的居民造成一定影響。十多年來，馬鞍山區的議員、地區人士及居民代表一直為馬鞍山居民爭取開設新巴士線。他建議為愉翠苑一帶居民開辦直達港島區的新巴士線。另外，他要求運輸署及巴士公司增加 680 號及 682 號巴士班次，因繁忙時段巴士經常滿座，乘客難以登車。

63. 陳敏娟女士表示，以現時香港的交通網絡，並不存在有地方不能乘車到達，只是金錢及時間問題。雖說愉翠苑及欣廷軒的居民可步行十多分鐘到達小瀝源車站，但晚上該路段十分漆黑及寂靜。廣源邨居民到大老山隧道巴士站轉乘巴士需行經一段半山斜路，亦十分不便。她希望運輸署及巴士公司認真考慮愉翠及廣源兩區的實際需要，讓沙田及馬鞍山居民享用方便直接的交通服務。

64. 吳俊傑先生表示，運輸署已提供詳細的書面回覆。他希望委員明白 680 號及 682 號兩條過海路線的路程已相當長，若作出繞道安排，對整條巴士線的服務有所影響。運輸署及巴士公司已認真研究修改該兩條巴士路線所帶來的影響，路程及時間均有所增加。680 號的特別班次是由主線調撥，任何特別班次的調動都會影響主線的服務。開設新線則視乎現有資源及整個交通網絡配套。運輸署及巴士公司都希望在有限資源下，盡量提供最佳的巴士服務。每年運輸署制定巴士路線發展計劃時，會因應區內人口變化、資源增減及其他因素，檢討及改善沙田的整體巴士網絡及個別路線。

65. 馮兆雄先生回應表示，九巴公司曾研究就安排特別班次繞經愉翠苑一帶所帶來的影響，由於特別班次的路線較原本路線的路程短，若再繞經其他地方，行車時間會增加，失卻特別班次的作用。他希望委員體諒九巴公司的難處，在考慮任何巴士繞道時均需一併顧及所帶來的影響。

66. 新世界第一巴士服務有限公司助理營運經理馬詹唯先生回應表示，特別班次廣受歡迎的原因是行車路線時間較短，乘客很快到達目的地。因此，該公司在考慮特別班次繞道的建議時，需小心研究。

67. 姚嘉俊先生表示，委員會多年來爭取開辦新巴士線，包括沙田至將軍澳巴士線及馬鞍山經八號幹線往香港島的過海巴士線，至今仍未成功。他明白開辦新巴士線的困難，故要求調動 680 號及 682 號巴士線繞經牛皮沙街及廣善街。其後，鑑於此舉會對馬鞍山的交通服務造成壓力，因此要求運輸署及巴士公司增加資源，調動部分特別班次繞經上述地方，在不影響原有乘客下，盡量回應愉翠苑一帶居民的訴求。

68. 主席建議安排特別班次由錦泰苑開出，行經第一城、愉翠苑及廣源邨後直接前往香港島。另外，他和其他馬鞍山區議員經常收到居民的意見，要求增加馬鞍山的巴士服務，他希望運輸署及巴士公司認真考慮居民意見。

(陳業文先生、李錦明先生、梁家輝先生、葛珮帆博士、鄧永昌先生、湯寶珍女士、黃戊娣女士及唐學良先生此時離席。)

衛慶祥先生就港鐵東鐵綫“霸王車”情況的提問

(文件 TT 25/2009)

(主席暫時離席，由副主席姚嘉俊先生暫代主席一職。)

69. 衛慶祥先生表示香港鐵路有限公司(港鐵公司)未有解答部分問題，例如未有提供二零零七年的個案數字，以便與二零零八年的數字比較；以及逃票情況導致港鐵公司每年損失的收入，會否轉嫁到奉公守法的乘客身上。港鐵公司可否提供有關退票數字，供委員參考。東鐵綫的逃票個案佔總數 41%，情況是否嚴重，哪個站的



情況最為嚴重。港鐵員工執行職務時受傷的個案有多少宗，有否上升或下降趨勢。為何港鐵公司於二零零九年一月才成立“特別工作小組”，是否因二零零八年的情況特別嚴重或事件受到傳媒關注。另外，現時逃票人士多數是本地人還是外來人。

70. 潘國山先生詢問，成立“特別工作小組”後，原本由港鐵公司負責的工作會否轉交警方負責，以致加重警方人手負擔，因而出現其他治安問題。另外，闊閘機可方便乘客攜帶大型行李，如為了打擊逃票活動，把闊閘機改回原本的滾筒式閘機，將拖延過關流程。他詢問更換閘機後接到多少宗投訴。

71. 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綜合如下：

- (a) 感謝衛慶祥先生關注東鐵綫的逃票情況。港鐵已就有關問題作書面回覆，包括港鐵的政策及做法，以及近日的打擊行動。港鐵公司一直十分關注逃票問題，並定期與警方執行打擊行動。為進一步打擊逃票，港鐵於本年一月與鐵路警區、邊境警區及有關警方分區成立了一個「特別工作小組」，探討新措施嚴厲打擊逃票。此外，公司亦已增加車站保安人手，加強整體保安工作，並為前綫員工提供支援。公司亦將羅湖站部分闊閘機改為傳統的滾筒式閘機，但部分闊閘機會保留，以方便攜帶大型行李的乘客；
- (b) 根據港鐵附例第 13 及 14 條，如乘客未持有有效車票入閘或乘車，最高罰款為港幣 5,000 元。二零零八年共發生超過二萬宗逃票個案，由於二零零七年兩鐵尚未合併，因此未能提供相關數字；
- (c) 整個港鐵網絡共有九條路綫，單是發生在東鐵綫的逃票個案佔總數 41%，發生在其餘八條路綫的逃票

個案共佔總數 59%，由此可見，東鐵綫的逃票問題相對嚴重；

- (d) 根據記錄，二零零八年錄得 29 名員工在執行職務時受傷，港鐵公司對此十分關注。港鐵公司現正招聘有紀律部隊經驗人士，負責查票及檢控等崗位。港鐵日常已為員工提供足夠的培訓，編排工作時亦著重員工的人身安全。由於查票工作涉及暴力問題，如取得警方支援，可更有效處理較嚴重的個案；以及
- (e) 港鐵全線都有退票情況，並非單是羅湖及落馬洲，而且沒有資料顯示退票與逃票有直接關係。港鐵會致力打擊逃票的活動，並會繼續與警方保持緊密聯絡和合作，確保能為乘客提供一個有秩序及舒適的乘車環境。港鐵公司會密切留意情況，並不斷檢討各項措施的成效。

72. 葉少偉先生回應指任何事件都會根據港鐵附例執行。港鐵公司要求警方增加保護性質工序，加強鐵路外圍的工種，當中涉及警方多個部門，包括羅湖站隸屬邊境警區、上水警區及粉嶺警區。另外，鐵路警區一直調配足夠資源，處理有關問題。成立小組後，警方會更靈活調配人手，不會影響對市民的服務。

73. 姚嘉俊先生請港鐵公司於會後向委員會提供補充資料。

74. 文志英女士備悉有關意見。

(林松茵女士、林康華先生及李子榮先生此時離席。)

(主席重新主持會議。)

## 報告事項

### 於積泰里、美田路、大埔道高架橋下敷設地下電纜工程 可行線路報告

(文件 TT 26/2009)

75. 主席表示，有關工程已於上次會議討論。他本人、何厚祥先生及鄧永昌先生亦應邀與中華電力有限公司(中電)及多個政府部門到場視察。

76. 中華電力有限公司一級工程師周利達先生感謝三位議員及多個政府部門代表當日共同到場視察。中電、各政府部門代表及幾位議員即場就挖掘路線達成共識。中電與土木工程拓展署已有共識，大部分橫過美田路的敷設工程將會與 T3 號道路工程同時進行，盡量減低對公眾的影響。

(潘國山先生此時離席。)

### 運輸署進度報告

(文件 TT 27/2009)

77. 姚嘉俊先生首先希望運輸署澄清 85A 號巴士線及 82M 號巴士線的安排。另外，他早前收到由運輸署於本年二月十三日經秘書處轉交沙田區議員及交通及運輸委員會委員的觀塘市中心巴士調遷計劃資料。運輸署要求委員於本年二月二十七日前把意見直接回覆運輸署。他詢問運輸署為何不向委員會正式提交文件，以便於三月三日會議上討論，以及未有將有關資料包括在運輸署進度報告內。他又詢問運輸署在截止日期後共收到多少回覆，包括贊成、反對或無意見。文件中以沙田區為目的地的 89、89B 及 89X 號線亦涉及巴士站調遷及班次服務等，該三條巴士路線共影響沙田區三分之二人口。他反對 89X 號巴士線因搬站而削減班次，現時的班次已不足以應付繁忙時間的需要。

78. 陳敏娟女士表示，她已多次在不同場合要求運輸署延長皇崗開往觀塘通宵過境巴士的服務時間，以及在皇崗口岸車站增設指示牌，以增加乘客量。另外，她希望803號及808號小巴線可維持一元的轉乘折扣優惠，以減輕沙田居民的車費負擔。

79. 主席表示，根據實地觀察，85M號巴士有少開班次的情況出現。他詢問九巴公司原因何在及運輸署是否知情。

80. 羅光強先生的意見綜合如下：

(a) 808號及810號小巴線通常在總站開出後已客滿，以致第二及第三站乘客均未能上車，需要輪候頗長時間才能登車。他促請運輸署積極考慮改善有關情況；

(b) 另外，由黃大仙開往馬鞍山的85M號巴士線在晚上七時後班次明顯較疏。除候車時間較長外，部分原屬85M號線巴士的車牌亦改為82P號或82X號巴士。他詢問是否有此情況及為何作出調動；以及

(c) 運輸署於本年一月六日委員會會議上建議在單車徑安裝的硬膠欄杆未能起防撞作用，更容易造成交通意外。

81. 吳俊傑先生回應表示，未有資料顯示九巴公司少開一班車。由於85M號線是循環線，行車時間及班次或未能如預計般準確。他請主席於會後提供更多有關資料，以便運輸署跟進。另外，803號及808號小巴線轉乘港鐵優惠是經小巴營辦商與港鐵公司衡量公司財政狀況及營運情況下，協商所得的優惠價格。808號及810號的客滿問題會一併與小巴營辦商跟進。

82. 李永華先生的回應綜合如下：

- (a) 82M 號及 85A 號巴士線合併實為整體路線的重整方案。由於考慮到委員意見，現暫時擱置有關計劃；
- (b) 因應觀塘市中心重建的巴士總站調遷計劃涉及多個區議會，運輸署是用同一方式向沙田區議會、黃大仙區議會及九龍城區議會發出文件，截止日期亦統一為本年二月二十七日。運輸署十分樂意聽取委員的意見，如有其他意見，他請委員盡快提出，以便向負責該項目的運輸署人員反映。運輸署及巴士公司一直密切留意 89X 號巴士線的乘客量，暫時該線服務可滿足乘客需求；以及
- (c) 皇崗往觀塘通宵過境巴士在凌晨十二時至二時的乘客量最為集中，其餘時段乘客量較少。運輸署已備悉委員的意見，會不時檢討有關安排。過境巴士承辦商在皇崗口岸的管制下，難以在牆壁上加設告示。現時營辦商已在售票處貼上清晰指示。

83. 馮兆雄先生請主席提供 85M 號巴士線少開班次的資料，例如日期及時間，以便跟進。

84. 主席不認為交通擠塞會導致 85M 號巴士線脫班，並重申明顯有少開班次的情況。他請九巴公司跟進，並請運輸署認真徹查事件。

85. 張日華先生表示會與羅光強先生跟進安裝硬膠欄杆事宜。

#### 工作小組報告

(文件 TT 28/2009)

86. 委員知悉道路交通安全工作小組的會議記錄及交通及運輸研究工作小組的會議記錄，並通過交通及運輸研究工作小組的更新成員名單。

資料文件

路政署工程進度報告

(文件 TT 29/2009)

87. 何厚祥先生詢問以下四項工程，並表示路政署可於會後回覆：

- (a) 就 NE/024/07 工程，為何實地環境與施工通知書的情況不符；
- (b) NE/633/06 工程是由哪個部門跟進大圍港鐵站廣場改建工程資料，以及向路政署發出工程指示；
- (c) NE/542/05 工程因康樂及文化事務署反對而取消，是否有其他替代措施；以及
- (d) 就 NE/488/08 工程，為何中電須更改現有電線，以至要押後工程。

88. 路政署新界區區域工程師(沙田)周振邦先生表示將於會後與何厚祥先生跟進。

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 30/2009)

沙田市中心交通違例檢控數字

(文件 TT 31/2009)

89. 委員會知悉上述兩份資料文件。

下次會議日期

90. 主席表示，下次會議定於二零零九年五月五日(星期二)下午二時三十分於區議會會議室舉行。

91. 會議於下午六時十分結束。

沙田區議會秘書處  
STDC 13/15/45

二零零九年四月