

沙田區議會  
交通及運輸委員會  
二零零九年度第三次會議記錄

會議日期：二零零九年五月五日(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	“
梁家輝先生	“
梁永雄先生	“
盧偉國博士,MH,JP	“
龐愛蘭女士	“



### 列席者

馮兆雄先生  
鍾佩怡小姐

### 職銜

九龍巴士(一九三三)有限公司經理(車務)  
新巴及城巴有限公司助理公眾事務主任

### 應邀出席者

文志英女士

楊莉華小姐

### 職銜

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

### 未克出席者

莫錦貴先生

蕭顯航先生

梁志偉先生

陳榮新先生

鄭啓祥先生

### 職銜

區議會議員 (已有請假)

“ “

“ (未有請假)

增選委員 (已有請假)

“ “

負責人

主席表示，秘書處於早前收到梁永雄先生加入委員會的申請，現時委員會人數增至 47 人。

### 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：

莫錦貴先生	出席鄉議局會議
蕭顯航先生	到國內公幹
陳榮新先生	身體不適
鄭啓祥先生	公司開會

3. 委員會通過上述委員的請假申請。

### 通過二零零九年三月三日會議記錄

4. 委員會通過二零零九年三月三日的會議記錄。

## 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 33/2009)

5. 委員知悉上述文件。

## 討論事項

大埔公路“禁止右轉”的交通管理措施  
(文件 TT 34/2009)

6. 運輸署工程師(沙田一)張詠敏小姐簡介文件內容。

(李子榮先生、盧偉國博士、湯寶珍女士、衛慶祥先生及林康倫先生此時到達。)

7. 區議會副主席彭長緯先生詢問為何運輸署臨近會議日期才提交文件，希望運輸署日後盡早提交文件。他詢問大埔公路—沙田嶺段的確實範圍，以及發生意外的地點大多接近九龍還是接近新界。迴路啓用前後，往沙田方向的交通流量由 790 架次減至 660 架次，屬於大幅減少，並非文件所指的輕微下跌。大埔公路大部分路段限速 50 公里，為何迴路啓用後，該路段車速竟可達 63 至 68 公里。他認為沙田花園出車右轉往大埔方向不會對路面造成任何阻礙，應取消沙田花園禁止右轉往大埔方向的交通管理措施。他認為既然大埔公路近中文大學可以右轉，沙田花園段亦應可右轉。他要求運輸署提供沙田花園對出路段的意外數字。他又詢問為何要引用二零零六年二月至七月的交通意外數字，是否該段時期的交通意外數字特別高。他稍後會提出臨時動議。

8. 程張迎先生對運輸署未能盡早提交文件，表示遺憾。他贊成徑口路入新界方向禁止右轉的安排，但經常

發現不少車輛未有遵守交通管理措施。他建議運輸署考慮以欄杆分隔路線，防止車輛在該處右轉。另外，他詢問迴路啓用前後，交通意外所涉及的路段。他希望運輸署提交的文件更清晰準確。

9. 鄭楚光先生認同彭長緯先生及程張迎先生的意見，並詢問該處的超速車輛檢控記錄。文件提供的迴路啓用後交通意外數字是截至二零零九年一月三十一日，他詢問二零零九年二月至四月的交通意外數字。

10. 何厚祥先生表示，早在討論 T3 號工程時已涉及有關交通管理措施，當時大埔公路沿路居民均反對有關措施，運輸署亦答允在措施實施半年後向委員會提交報告。兩段迴路分別於二零零六年八月及二零零八年六月啓用，但運輸署到二零零九年五月才提交這份簡單的文件。現時大埔公路的交通配套十分擾民，沙田花園居民一直極力反對有關措施，他們往大埔方向需駛經六合村附近的迴路，需多行 2.2 公里。委員會一向重視交通安全，但亦不能忽視居民的便利，他認為運輸署應諮詢居民，有系統地檢討措施成效，並於報告內提供警方的數據。他表示運輸署應提供較長時間有關該路段因車輛右轉引致的交通意外數字，以及實施“禁止右轉”後所減少的交通意外數字。過往運輸署與警方所提供的數據經常不吻合，他認為嚴謹的檢討報告所提交的數據應該一致，以及清楚顯示“禁止右轉”交通管理措施的成效。他指出委員會並非要求全面取消“禁止右轉”，而是按實際情況合理地要求取消部分地點的“禁止右轉”措施。

11. 運輸署高級工程師(沙田)張日華先生的回應綜合如下：

- (a) 是次文件較遲才提交秘書處是因為從警方處取得最新數據資料需時；

- (b) 交通意外發生的範圍是兩段迴路中間的路段，即由六合村至大圍新村之間的路段。該路段往九龍及沙田方向的車輛流量合共達每小時二千架次以上，與馬料水段近大學的每小時數百架次相比，繁忙程度高很多，右轉的危險性亦大很多；
- (c) 贊同利用欄杆防止車輛在徑口路右轉的建議，運輸署會安排諮詢及落實這項建議；
- (d) 文件所引用的交通意外數字分別是兩段迴路未啓用上半年及啓用後半年的數據，並非按意外數字多少選取。第一條迴路在二零零六年八月啓用，因此運輸署引用二零零六年二月至七月的交通意外數字，而第二條迴路則在二零零八年六月啓用，所引用的交通意外數字為二零零八年八月至二零零九年一月，所有交通意外數字均由警方提供。運輸署原定於二零零九年三月三日的委員會會議提交文件，但該日會議議程緊湊，才留待是次會議討論；以及
- (e) 運輸署會於稍後向鄭楚光先生提供二零零九年二月至四月的交通意外數字。

12. 彭長緯先生提出以下臨時動議：

“有鑑於大埔道沙田嶺段交通流量明顯減少，而沙田花園出車右轉往大埔方向不會對路面造成阻礙，為有利居民減少浪費燃油及污染，並在安全的情況下，沙田區議會交通及運輸委員會要求政府立即取消沙田花園“禁止右轉”的交通管制措施。”

何厚祥先生和議。

13. 梁永雄先生詢問要求記名投票需獲多少名委員支持。

14. 秘書表示，根據《沙田區議會常規》第 31(4)條，“於舉手表決結果宣布後而會議未進入處理下一問題前，任何在席議員得另外四名在席議員支持，有權要求將表決正反雙方姓名記錄在案，主席不得拒絕。”

15. 委員會以 23 票贊成、0 票反對及 5 票棄權通過上述臨時動議。

16. 梁永雄先生要求記名投票。

17. 彭長緯先生表示梁永雄先生在投票前已提及記名投票，但當時未有其他委員表示有此需要。他認為如梁永雄先生希望記名投票便應在投票前提出。

18. 秘書在回應委員的查詢時指出，根據《沙田區議會常規》第 31(4)條，“於舉手表決結果宣布後而會議未進入處理下一問題前，任何在席議員得另外四名在席議員支持，有權要求將表決正反雙方姓名記錄在案，主席不得拒絕。”

19. 鄭則文先生、程張迎先生、衛慶祥先生及容溟舟先生表示支持記名投票。

20. 記名投票記錄如下：

贊成

姚嘉俊先生  
彭長緯先生  
陳盧燕冰女士  
陳敏娟女士  
陳業文先生  
鄭楚光先生  
何厚祥先生  
林康華先生

棄權

鄭則文先生  
程張迎先生  
梁永雄先生  
衛慶祥先生  
容溟舟先生

贊成

羅光強先生  
李子榮先生  
梁志堅先生  
盧偉國博士  
龐愛蘭女士  
葛珮帆博士  
湯寶珍女士  
黃嘉榮先生  
黃戊娣女士  
楊文銳先生  
楊倩紅女士  
陳其興先生  
蔣德明先生  
林康倫先生  
唐學良先生

21. 梁永雄先生表示，他在秘書清楚讀出常規的情況下要求記名投票，彭長緯先生應收回上述不恰當的言論。

排頭街公共運輸交匯處改善措施

(文件 TT 46/2009)

22. 張詠敏小姐簡介文件內容。

23. 區議會主席韋國洪先生歡迎改善排頭街公共運輸交匯處的措施，但認為綠色專線小巴候車處遷移至排頭街的行人路旁，上落客時會佔用一條行車線，擔心路面交通擠塞情況會更為嚴重。他認為不應對現有綠色專線小巴落客站作出太大調動，應加設行人過路設施，例如過路輔助線及安全島，以及擴闊部分路面空間，以改善現時排頭街的過路情況。

24. 彭長緯先生認為不應讓雙層巴士駛進排頭街公共運輸交匯處，建議雙層巴士使用港鐵站對出平台上的公



共運輸交匯處。乘客步行往綠色專線小巴上落客站經常被停泊於該處的旅遊巴士阻擋視線，情況危險。他建議運輸署考慮將部分旅遊巴士的上落客位置遷離該處，既可避免上述情況，又可騰出更多空間供私家車上落乘客。若旅遊巴士長時間停泊於建議的旅遊車停泊位置，將嚴重阻塞交通。另外，沙田政府合署對出的汽車出入口位置雖然劃上黃線，但經常有大量車輛停泊，汽車出入時容易造成意外。他希望運輸署及警方加強該處的執法行動。他請運輸署聽取委員意見後修訂改善方案。

25. 委員會副主席姚嘉俊先生贊成改善排頭街公共運輸交匯處。他認同韋國洪先生的意見，排頭街是前往沙田政府合署及新城市中央廣場必經之路，如排頭街設置一至六個綠色專線小巴士站，一旦遇上壞車或意外，將阻塞該處交通，造成不便。他建議將綠色專線小巴士站遷往康樂及文化事務署(康文署)總部與鐵路之間的排頭街，該處車輛流量相對較低，乘客亦無須橫過馬路。他表示如專線小巴不願意駛進小巴停泊處，可能浪費停泊處的空間。運輸署建議的的士站位置空間較小，如的士數目較多，可能會阻塞的士站後面的路口位置。他建議運輸署對調旅遊巴士及私家車的上落客位置，讓旅遊巴士有較大的空間停泊及倒車。他希望運輸署認真考慮委員的意見，修改建議方案後再提交委員會討論。

26. 盧偉國博士表示，文件附圖一擬設的 5 號及 6 號綠色專線小巴士上客站位置經常有市民橫過馬路，人流極多，市民穿插其中容易造成意外。同時，小巴士設於該處令路面收窄，加上的士從的士站駛出，日後會成為交通擠塞的樽頸位置。他擔心實施改善建議後，排頭街的交通情況會惡化，因此他對運輸署提交的建議方案有所保留。

27. 容溟舟先生表示，排頭街車輛流量高，加上地面以瀝青鋪設，以致路面不平。該處的專線小巴線由不同的營運商經營，他擔心營運商之間為取得有利位置而發生

爭執。他又認同其他委員的憂慮，指建議的綠色專線小巴士會佔用路面行車線，遇上壞車或意外時會造成交通擠塞，甚至影響沙田鄉事會路的交通情況。他詢問可否與香港鐵路有限公司(港鐵)商討，在排頭街近港鐵貨倉附近騰出部分地方加建迴旋處。另外，現有的士站只可容納三至四輛的士，車龍伸展至康文署總部噴泉附近位置。如的士遷站後，的士車龍會否伸延至沙田鄉事會路，阻礙其他車輛。除私家車外，貨車等較大型的車輛必需經過該交匯處前往沙田政府合署及新城市中央廣場，如的士站改為車輛高度限制為 2.4 米的通道，或會造成不便。運輸署是否有詳盡數據支持這項措施。另外，建議的小巴停泊處背向小巴上落客站，在小巴停泊處等候的小巴司機未能看到小巴士的情況。

28. 鄭楚光先生表示文件未有提及連接港鐵沙田站及沙田政府合署的行人天橋何時落成。他希望運輸署提供興建行人天橋的時間表。現時該交匯處較為擁擠，相信行人天橋啓用後情況會有所改善。他擔心運輸署的建議令交通擠塞情況更為嚴重，容易發生意外。此外，運輸署建議的的士站位置空間不足，車龍會阻礙交通。他認為應加設行人過路設施及安排旅遊巴士於康文署總部對出位置停泊。他希望運輸署修改建議方案。

29. 黃戊娣女士詢問建議的綠色專線小巴士上客站是否同時佔用行人路及一條行車線。她希望運輸署改善方案時，仔細考慮每個細節。

30. 陳盧燕冰女士表示現有小巴士位於天橋下，下雨時情況未算不便。若小巴士上落客站移往排頭街旁的行人路，遇上天雨時，尤其是繁忙時間，眾多行人及候車乘客手持雨傘，情況會十分混亂。因此，她反對搬遷綠色專線小巴士。

(余倩雯女士此時到達。)

31. 張日華先生的回應綜合如下：

- (a) 有關綠色專線小巴上客站佔用路面問題，運輸署計劃將該路段擴闊半米，令綠色專線小巴上客站以外的行車線增至四米闊。綠色專線小巴候車處遷移至排頭街行人路旁後，市民橫過馬路的需要大減。根據運輸署的規劃，綠色專線小巴將在建議的小巴上客站位置上落客，如小巴上客站已有小巴停泊，當另一班小巴到達交匯處時，後者需於近港鐵站斜路出口位置落客及駛進小巴停泊處等候。在改善措施實行前，運輸署會與小巴營運商商討小巴專線與小巴士的配對，小巴營運商不會發生爭執；
- (b) 由於旅遊巴士的乘客較私家車為多，運輸署希望安排乘客由港鐵沙田站沿斜路往交匯處後盡快登上旅遊巴士。康文署總部對出位置較遠，如旅遊巴士於該處設站，乘客需步行較長路程。該署會考慮將旅遊巴士上落客位置遷往港鐵站對出公共運輸交匯處的建議；
- (c) 擬設的士站與現有的士站的輪候安排相近。現有的士站可容納三輛的士，其他的士則尾隨列隊，而新建議位置可容納四輛的士，列隊位置及方式與先前分別不大，同時路面將髹上黃格，以免排隊的的士影響其他車輛。搬遷的士站後與港鐵站的距離較近，方便乘客出入；
- (d) 運輸署會考慮重建排頭街公共運輸交匯處時，改以較耐用的三合土鋪設路面，效果應較為理想；以及
- (e) 多個相關政府部門正共同處理港鐵沙田站至沙田政府合署興建行人天橋事宜，希望盡快刊憲及施工。

32. 主席相信當港鐵沙田站至政府合署的行人天橋落成後，大部分行人將使用該天橋，排頭街一帶的行人流量應相對減少，人車爭路情況亦會改善。他表示委員對運輸署的建議有保留，請運輸署參考委員的意見後修訂建議方案，然後提交委員會考慮及通過。

## 動議

### 李子榮先生提出有關乘車優惠的動議

(文件 TT 35/2009)

33. 李子榮先生表示，現時社會經濟及民生受金融海嘯及人類豬型流感等衝擊，他希望提出的動議可減輕市民的交通費負擔。過往數年，公營交通機構的營運受不少因素影響，但仍有可觀收益，例如港鐵的盈利多達數十億元計，而巴士公司亦有數億元盈利。市民均希望各機構回應他們的訴求。動議內包括七項紓困措施，以減低市民在交通方面的開支，他簡介了該七項措施。

34. 主席詢問有否修訂動議。

35. 姚嘉俊先生贊同李子榮先生的動議，但認為可涵蓋更廣泛的層面。他表示除了鐵路及各專利巴士外，亦可包括其他公共交通工具。雖然長者乘車優惠一般為 2 元，但他認為可省去票價，以增加彈性。他建議恢復即日來回折扣優惠，以及為全日制學生提供乘車優惠。另外，應由政府負責將交通津貼申請擴展至全港十八區，而非由交通機構推行。因此，他提出修訂動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會，強烈要求各公共交通服務機構：

- (a) 盡快減票價
- (b) 提供永久性月票優惠
- (c) 提供永久性長者乘車優惠

- (d) 推出傷殘人士乘車半價優惠
- (e) 推出即日來回折扣優惠
- (f) 為全日制學生制定學生乘車優惠

並要求政府立即將交通津貼申請擴展至全港十八區。”

唐學良先生和議。

(黃澤標先生此時到達。)

36. 湯寶珍女士表示原動議主要針對鐵路及巴士，並非所有交通工具。

37. 潘國山先生建議把修訂動議最後一句的“政府”修改為“勞工處”及“交通津貼”修改為“交通費支援計劃”。

38. 姚嘉俊先生表示“政府”已代表“勞工處”，無需修改，但接納“交通津貼”改為“交通費支援計劃”的建議，並修改其修訂動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會，強烈要求各公共交通服務機構：

- (a) 盡快減票價
- (b) 提供永久性月票優惠
- (c) 提供永久性長者乘車優惠
- (d) 推出傷殘人士乘車半價優惠
- (e) 推出即日來回折扣優惠
- (f) 為全日制學生制定學生乘車優惠

並要求政府立即將交通費支援計劃申請擴展至全港十八區。”

唐學良先生和議。

39. 委員會以 27 票贊成、0 票反對及 2 票棄權通過上述修訂動議。

### 提問

40. 主席表示葛珮帆博士剛巧離座，建議先處理余倩雯女士的提問。

#### 余倩雯女士就港鐵全線車站安裝月台幕門的提問 (文件 TT 37/2009)

41. 余倩雯女士表示，早前東鐵綫大圍站再次發生有人墮軌身亡意外。東鐵綫車站月台已多次發生同類事故，她重申港鐵應為全線所有車站安裝月台幕門。她稍後會提出臨時動議。

42. 鄧永昌先生表示提問已清楚提出安裝月台幕門的要求，但港鐵只回應東鐵綫月台空隙較闊，並正在羅湖站展開自動伸縮月台踏板系統試驗計劃。他表示，當時的九廣鐵路公司已在上屆沙田區議會(區議會)提及伸縮月台踏板系統的試驗計劃，但到現在仍未測試完成。委員會一直以安全理由要求安裝月台幕門。過往，東鐵綫車站月台曾發生多次墮軌身亡意外，部分是人多擠迫所致，一部分則是蓄意自殺。港鐵的地鐵車站安裝月台幕門至今，極少發生有關意外，足以證明幕門能有效保障市民在使用月台時的生命安全，但港鐵並未意識到安裝月台幕門的迫切性。他指出月台邊緣劃上黃線及月台廣播等措施已沿用多年，但仍不斷有人墮軌，顯示措施不足以防止墮軌意外發生。另外，港鐵表示部分東鐵綫車站月台弧度較大，安裝月台幕門存有困難，但他認為必定有方法解決技術問題，並詢問港鐵是否有決心為東鐵綫車站安裝月台幕門。

43. 黃戊娣女士表示港鐵一直對問題使用“拖字闕”。正如鄧永昌先生所言，港鐵多年前已提及試驗計劃，但到

二零零九年年底才可完成檢討。港鐵在書面回覆的最後一段表示“為配合未來鐵路發展，東鐵綫的列車服務及車站設施將會面臨規劃性的改動”，她詢問“規劃性的改動”是甚麼意思，是否與安裝月台幕門有衝突。她促請港鐵認真正視問題。

44. 港鐵公共關係經理-對外事務文志英女士表示現時東鐵綫車站月台均符合安全標準。由於東鐵綫的設計與建造是供不同大小的列車使用，加上地理條件所局限，部分東鐵綫車站月台弧度較大，空隙較其他路綫闊。港鐵認為應先集中處理空隙問題，以確保乘客安全，繼而考慮安裝幕門的建議。現時港鐵已在羅湖站十個上落車位置測試自動伸縮月台踏板。當列車到達月台時，月台邊緣會自動伸出踏板，而列車關門後及離開前，踏板會自動收回。自動伸縮月台踏板系統需要與鐵路訊號系統緊密配合，以確保踏板的伸縮時間不會影響列車班次。港鐵去年展開試驗計劃後，技術上遇到困難，月台踏板伸縮後與列車聯絡的時間較預計長，如不處理有關問題，對整體列車服務造成極大影響。因此，港鐵過去多月致力改善系統，並預期於二零零九年年底前完成全面檢討，然後會公布結果及跟進計劃。現時港鐵已在車站月台採取一系列安全措施，包括月台邊緣劃有黃線、月台廣播、月台助理在繁忙時間提供協助及閉路電視監察系統等，提醒乘客注意安全。

45. 余倩雯女士提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求港鐵全線安裝月台幕門，保障乘客安全。”

葛珮帆博士和議。

46. 委員會以 28 票贊成、0 票反對及 0 票棄權通過上述動議。

(李子榮先生及盧偉國博士此時離席。)

葛珮帆博士就頌安邨校巴上落位置的提問

(文件 TT 36/2009)

47. 葛珮帆博士表示，房屋署的書面回覆反映公共屋邨規劃時沒有預留校巴上落位置。她希望房屋署規劃公共屋邨時認真考慮預留位置供學童上落校巴。她並不認同現時在頌安邨接載學童的校巴秩序良好。

48. 容溟舟先生提出以下意見及詢問：

(a) 頌安邨的陳震夏中學門外設有 NR828 及 NR801 號線小巴士站。如該處沒有適合倒車的位置，為何政府於該處設小巴士上落客站；

(b) 運輸署在回覆表示打算開放邨外的西沙路巴士站部分地方，讓校巴上落學童。他詢問西沙路巴士站是指哪個巴士站；

(c) 頌安邨內的巴士站只有 286M、87K 及 680P 等數條巴士線，乘客量偏低，可考慮開放給校巴上落學童；以及

(d) 除諮詢區議員外，運輸署會否諮詢其他地區人士，例如業主立案法團及互助委員會。

49. 運輸署工程師(馬鞍山)胡善樑先生回應指，運輸署正與葛珮帆博士跟進頌安邨校巴上落位置問題。他表示運輸署計劃開放頌安邨對出的巴士站，並於上星期派員到場量度，該處可同時容納五輛巴士停泊。運輸主任已與巴士公司商討，巴士公司同意開放部分地方。運輸署計劃預留巴士站首 39 米給巴士停泊，餘下 26 米地方則開放給校巴上落學童。有關詳情仍在規劃中，稍後會經沙田民政事務處諮詢有關人士。



50. 運輸署高級運輸主任(馬鞍山)吳俊傑先生回應表示，運輸署曾考慮有關頌安邨巴士總站開放給校巴上落學童的建議，但公共巴士及校巴共用公共運輸交匯處並不是理想的安排。頌安邨巴士總站出口需經頌安邨通道，路口較窄，加上巴士總站連接頌安商場，若開放給校巴使用，十分容易造成交通擠塞。另外，陳震夏中學門外的NR828及第801號線小巴士屬房屋署劃定的限制道路範圍。當年頌安邨啓用時，運輸署希望為居民提供小巴服務，並已徵詢有關團體的意見，房屋署亦同意有關安排。小巴體積較細小，駕駛方面遠較校巴靈活。

51. 主席表示，運輸署的方案亦有可取之處。現時不少校巴駛入頌安邨，造成交通擠塞。運輸署建議開放西沙路馬鞍山運動場對面巴士站，可減少校巴入邨，避免交通擠塞。

52. 容溟舟先生有以下追問：

- (a) 沙田民政事務處會否諮詢其他地區人士，例如業主立案法團及互助委員會；
- (b) 現時陳震夏中學及前台山商會小學附近有不少校巴出入，他詢問有否造成交通擠塞；以及
- (c) 若頌安邨巴士總站不能開放給校巴使用，為何運輸署卻批准銀行解款車在該處停泊，並長期開啓空調，不斷排出廢氣。

53. 沙田民政事務助理專員許國新先生回應表示，就交通改善計劃，沙田民政事務處會向運輸署了解希望諮詢的對象，一般會諮詢當區區議員及業主立案法團(如有)或互助委員會(如有)，本個案涉及校巴問題或鄰近學校位置，會一併諮詢相關的學校。

54. 張日華先生回應指，早前運輸署人員聯同葛珮帆博士、楊文銳先生、房屋署及管理處到頌安邨實地視察，了解該處早上繁忙時間因校巴出入造成交通擠塞。

55. 吳俊傑先生回應表示，運輸署沒有批准解款車進入頌安邨巴士總站。如獲批准在該巴士總站停泊的車輛會貼上“禁區紙”，以茲識別。

56. 香港警務處沙田區交通隊主管葉少偉先生回應表示，在執法上，解款車會獲特別處理。解款車除擁有運輸署發出的二十四小時“禁區紙”外，部分解款車更可在任何禁區停泊。由於解款車使用雙層防彈玻璃，必需長期開啓空調，讓空氣流通。

(彭長緯先生、林松茵女士及蔣德明先生此時離席。)

#### 姚嘉俊先生就港鐵大圍站月台上蓋改善工程的提問

(文件 TT 38/2009)

57. 姚嘉俊先生表示，有市民反映港鐵大圍站乘客流量極高，但上蓋與列車距離甚遠，乘客往往要受日曬雨淋之苦。港鐵回應指為確保安全，月台的雨篷與路軌上的高壓電纜必需保持一定距離。他詢問港鐵有否考慮在高壓電纜上加建上蓋。天雨時，如乘客在車站月台因地面濕滑滑倒，港鐵會否負上責任。他建議港鐵認真研究在高壓電纜上加建上蓋。另外，上水站大堂的伸延部分可遮蓋部分月台，發揮雨篷作用。現時即將發展的大圍站上蓋物業，港鐵會否考慮將物業伸延至月台範圍。

58. 黃戊娣女士表示，早前民建聯沙田支部曾去信港鐵要求加建大圍站雨篷，港鐵亦以同樣理由答覆。她認為當港鐵不願採納委員的建議時，會提出眾多理由及藉口，但如港鐵希望推行某些計劃，便會千方百計游說。她希望港鐵認真考慮委員的意見。

59. 何厚祥先生表示，港鐵有責任逐步提升服務，與時並進，滿足市民訴求。他詢問除大圍站外，東鐵綫沿綫有哪些車站月台與大圍站相似，即雨篷未能完全遮蓋月台候車位置。現時東鐵綫各站正逐步進行改善工程，他詢問可否披露詳情，以及何時進行大圍站改善工程。

60. 文志英女士的回應綜合如下：

- (a) 現時港鐵大圍站月台已設有雨篷。基於安全理由，月台的雨篷與路軌上的高壓電纜必需保持安全距離，因此雨篷只能伸延至與月台上黃線平衡的位置；
- (b) 上水站的設計與大圍站不同。大圍站的月台在大堂上面，而上水站的大堂在月台上面，因此上水站的大堂能夠遮蓋上水站部分路軌。當年為配合落馬洲支綫於二零零七年通車，上水站於二零零六年完成車站改善工程，包括擴建大堂，進一步遮蓋月台。至於港鐵會否考慮將大圍站上蓋物業伸延至月台範圍，她現時未能提供有關資料，但會向公司反映委員訴求；
- (c) 九龍塘站、大埔墟站、大學站及羅湖站的情況與大圍站相似，雨篷未能進一步伸延。上述各車站的共同點是車站月台在大堂之上，與上水站的設計不同；以及
- (d) 港鐵已備悉委員的意見，並會檢討長遠的措施，以便更有效改善情況。

61. 主席表示，委員會十分關注港鐵安裝月台幕門及大圍站月台上蓋事宜。他促請港鐵盡早把上述事宜納入工程項目。

羅光強先生就連接西沙路行人天橋的提問  
(文件 TT 39/2009)

62. 羅光強先生表示，房屋署回應提問(b)項時指，預留行人天橋位置與賣地章程內行人通道連接設置的條文相符。他詢問為何一直未有興建行人天橋，問題應由誰負責。另外，就提問(c)項，房屋署回應表示，現時富寶花園屬私人屋苑，已成立業主立案法團。根據佔用人法律責任和《建築物管理條例》，法團有法律責任妥善管理和維修屋苑的公用部分及設施。他表示該斜坡並不屬於富寶花園，但房屋署因政策問題將管理責任推到富寶花園法團身上。屋苑自一九九三年入伙至今十六年，仍未興建行人天橋。消費者委員會的書面回覆清楚表示，售樓書不應存有任何誤導成分，若設施落成與否涉及發展商未能控制因素，應在售樓書內表明設施仍有待落實或批准。另外，他本人曾去信運輸署，並附上幾千名居民簽名，要求運輸署加建連接富寶花園與西沙路的行人天橋和升降機，但運輸署一直未有理會居民的訴求。連接富寶花園與西沙路的 101 級樓梯經常有意外發生，他希望運輸署及警方提供過去十六年，居民在該樓梯跌倒受傷的意外數字。如以 15 級樓梯為一層計算，101 級樓梯約相等於七層樓高，對於長者、婦孺及傷殘人士等甚為不便。他希望政府做事以市民為本。

63. 葉少偉先生回應表示較難提供十六年的意外數字。他會嘗試透過警方的終端機找出數據，然後會後回覆羅光強先生。

64. 張日華先生回應指根據地政記錄，斜坡屬富寶花園私人地段，興建行人天橋與否應由富寶花園主導。

65. 房屋署副房屋事務經理/物業管理(隆亨邨)梁漢新先生回應指，富寶花園的賣地章程規定發展商設置行人通道連接，例如現時的行人通道、梯級，及提供適當行人通道設施以連接日後橫跨西沙路的行人天橋，並負責

維修及保養該行人通道設施。發展商當時雖然未能確知天橋何時落成，但履行了賣地章程所規定的責任，就日後橫跨西沙路的行人天橋提供了適當的行人通道設施，並如實地在銷售書內披露。

66. 羅光強先生表示在地區設施管理委員會轄下工作小組會議及發展及房屋委員會轄下工作小組會議上，沙田地政處表示該斜坡屬政府土地，他再次追問斜坡業權誰屬。另外，據房屋署的回覆，責任應歸發展商，富寶花園居民可從多方面途徑向發展商追討。

67. 沙田地政處行政助理/地政劉志豪先生表示會與羅光強先生跟進斜坡業權問題。

(余倩雯女士及馬行健先生此時離席。)

## 報告事項

### 運輸署進度報告

(文件 TT 40/2009)

68. 羅光強先生對個別專線小巴線增加班次表示歡迎。另外，他建議運輸署善用港鐵烏溪沙站地下公共運輸交匯處，例如安排 810 號專線小巴在該處設站。

69. 吳俊傑先生表示會考慮有關 810 號專線小巴線伸延至港鐵烏溪沙站公共運輸交匯處的建議。

### 工作小組報告

(文件 TT 41/2009)

70. 委員知悉交通及運輸研究工作小組的會議記錄。

(何秀武先生此時離席。)

資料文件

二零零九/二零一零年度委員會轄下開支科的批准預算  
(文件 TT 42/2009)

路政署工程進度報告  
(文件 TT 43/2009)

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 44/2009)

沙田市中心交通違例檢控數字  
(文件 TT 45/2009)

71. 委員會知悉上述四份資料文件。

下次會議日期

72. 主席表示，下次會議定於二零零九年七月七日(星期二)下午二時三十分於區議會會議室舉行。

73. 會議於下午五時零五分結束。

沙田區議會秘書處  
STDC 13/15/45

二零零九年六月