

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零零九年度第四次會議記錄

會議日期：二零零九年七月七日(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
陳敏娟女士	“
陳業文先生	“
鄭楚光先生	“
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,MH	“
梁志堅先生,MH	“
梁志偉先生	“
梁家輝先生	“
梁永雄先生	“
莫錦貴先生,BBS	“
龐愛蘭女士	“
潘國山先生	“
葛珮帆博士	“

出席者

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
黃戊娣女士, MH, JP
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
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
梁阮潔明女士
李永華先生
吳俊傑先生
張日華先生
張詠敏小姐
周振邦先生
劉志豪先生
梁漢新先生

葉少偉先生
馮兆雄先生

彭敏華小姐

職 銜

署理沙田民政事務專員
沙田民政事務處高級行政主任(區議會)
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)
路政署新界區區域工程師/沙田(1)
沙田地政處行政助理/地政
房屋署副房屋事務經理/物業管理
(隆亨邨)
香港警務處沙田區交通隊主管
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公眾事務主任

應邀出席者

王紹榮先生

胡振剛先生

鄭麗雲小姐

羅偉康先生

萬里先生

利世鏗先生

張子仲先生

戴樂兒先生

職銜

土木工程拓展署新界西及北拓展處
高級工程師/房屋用地分區監察組/西
(新界西及北)

路政署橋樑及結構部工程師/特別職務 1

沙田民政事務處行政主任(發展)

奧雅納工程顧問主任

奧雅納工程顧問工程師

奧雅納工程顧問工程師

保華協力聯營地盤經理

安誠工程顧問有限公司

駐地盤高級工程師

未克出席者

陳盧燕冰女士, MH

鄭則文先生

盧偉國博士, BBS, MH, JP

黃澤標先生

黃嘉榮先生

蔣德明先生

職銜

區議會議員 (已有請假)

“ “

“ “

“ “

“ “

增選委員 “

負責人

主席代表交通及運輸委員會恭賀盧偉國博士及莫錦貴先生獲頒銅紫荊星章，以及李錦明先生獲頒榮譽勳章。

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：

陳盧燕冰女士

身體不適

鄭則文先生

另有會議

盧偉國博士

出席香港理工大學活動

黃澤標先生

另有會議

黃嘉榮先生

出席學校緊急會議

蔣德明先生

有其他工作

3. 委員會通過上述委員的請假申請。

通過二零零九年五月五日會議記錄

4. 委員會通過二零零九年五月五日的會議記錄。

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 47/2009)

5. 委員知悉上述文件。

(容溟舟先生此時到達。)

討論事項

成立委員會轄下工作小組一
“關注興建沙中綫及顯徑站工作小組”
(文件 TT 48/2009)

6. 主席請委員考慮是否同意按文件建議成立“關注興建沙中綫及顯徑站工作小組”及其職權範圍。

7. 容溟舟先生詢問沙田民政事務處會否邀請屋苑代表或法團組織加入工作小組。他表示單是區議員的人數已有 46 人，若限制工作小組名額於 20 人或以下，居民組織代表便不能加入工作小組表達意見。

8. 署理沙田民政事務專員許國新先生回應表示，沙田區議會(區議會)轄下工作小組成員的委任由區議會決定。委員須考慮工作小組成員的名額限制及甄選機制。他建議待工作小組正式成立後，由工作小組召集人及成員視乎實際情況需要，考慮是否有需要及如何擴大諮詢層面，再進一步與法團組織聯絡。

9. 主席補充表示，根據《沙田區議會常規》，常設工作小組的成員人數上限為 20 人。

(梁志堅先生及鄧永昌先生此時到達。)

10. 委員一致通過成立“關注興建沙中綫及顯徑站工作小組”及其職權範圍。

11. 主席請委員選出上述工作小組的召集人。候選人、提名人及和議人的詳情如下：

<u>工作小組</u>	<u>候選人</u>	<u>提名人</u>	<u>和議人</u>
關注興建沙中綫及顯徑站工作小組	林松茵女士	何厚祥先生	陳國添先生 黃戊娣女士

12. 主席宣布，由於上述工作小組只有一名候選人，候選人將自動當選。

13. 林松茵女士表示會努力跟進沙中綫的發展。

14. 主席表示希望工作小組多關注東鐵綫及馬鞍山綫與沙中綫的配合及安排，並請工作小組召集人於下次委員會會議提交工作小組成員名單，供委員會通過。

15. 何厚祥先生表示上述工作小組的工作十分重要。沙中綫項目由設計、興建至二零一九年全綫竣工，歷時十年。他相信在此期間，區議會及地區人士對沙中綫的關注將起重要作用。他建議工作小組邀請有關政府部門及香港鐵路有限公司(港鐵)派代表列席工作小組會議。

16. 委員一致通過上述工作小組的任期由二零零九年七月七日至二零一一年十二月三十一日。

沙田區現有行人天橋加建升降機及
行人隧道加建斜路的計劃建議
(文件 TT 49/2009)

17. 主席歡迎路政署橋樑及結構部工程師/特別職務 1 胡振剛先生及三位奧雅納工程顧問代表出席是次會議，包括主任羅偉康先生、工程師萬里先生及工程師利世鏗先生，以介紹沙田區現有行人天橋加建升降機及行人隧道加建斜路的計劃建議。

18. 路政署橋樑及結構部工程師/特別職務 1 胡振剛先生及奧雅納工程顧問主任羅偉康先生簡介文件內容。

(李子榮先生、龐愛蘭女士、葛珮帆博士、湯寶珍女士、衛慶祥先生、陳其興先生此時到達。)

19. 委員會副主席姚嘉俊先生表示路政署是次在全港 28 條行人天橋及 18 條行人隧道進行勘查，研究加設無障礙通道設施。他詢問當中有多少天橋及隧道位於沙田區，是否只包括文件所載的兩個項目，路政署的揀選準則為何，有否考慮人流及附近設施，他要求路政署提供相關的數據及資料。他表示，沙田區有很多行人天橋及行人隧道的使用人次極高，但區議員提出意見後，部門往往未有理會。他詢問建議方案所涉及的費用，並表示不反對路政署提交的計劃建議，但希望署方解釋選取該兩個項目的原因。

20. 羅光強先生支持路政署提交的計劃建議。他表示近年保育樹木事宜備受關注，相信有關部門會適當處理計劃內的樹木移植、砍伐及補償等事宜。沙田區人口眾多，行人天橋及行人隧道的數目不少，政府部門一直未有向委員提供資料，說明加設無障礙通道的適當位置。部門在定下建議方案後，才提交區議會考慮，委員未有渠道向部門反映意見。他詢問選址的準則及機制。

21. 潘國山先生對路政署的計劃表示支持，認為部門應更早提交建議。他表示，委員曾在不同場合多次提出近車公廟路及紅梅谷路的行人天橋加設升降機等配套設施。該天橋其中兩個出入口處有彎位，以致該兩條斜路未能符合 1:12 的坡度比例，由於中段設有小平台，斜路一分為二，才勉強符合坡度標準。他詢問除輪椅使用者外，路政署有否考慮其他行動不便的人士，包括使用拐杖人士。該天橋人流極高，他希望路政署到場視察，認真考慮加設升降機。

22. 鄧永昌先生支持路政署的計劃，但認為沙田區還有多條行人天橋需加建升降機。他舉例指，T3 項目工程位於美田路的“Y”型天橋是供附近多個屋苑居民使用，人流極高，卻未有興建升降機。該天橋兩端的斜路長度分別超過 70 米，中段未設有停頓位置，殘疾人士難以走畢整段斜路，登上天橋。相反，路政署卻計劃於位置較偏僻的行人天橋加建升降機。他希望路政署提供全盤計劃的資料，讓委員了解進一步的安排。

23. 楊倩紅女士亦支持路政署的計劃，並特別歡迎新田圍邨附近行人天橋加建升降機的方案。她認為沙田圍站的行人天橋亦應安裝升降機。她詢問路政署如何衡量適合加設升降機的地點，是否計算人流及殘疾人士使用者數目，以及有否計劃就委員建議的行人天橋安裝升降機。

24. 李錦明先生表示，議員向區議會轄下地區改善工程工作小組提交興建行人天橋及加建升降機的建議，在轉交有關政府部門後，一直未有收到明確回覆。他詢問政府現時決定興建天橋及升降機的準則，以便工作小組參考。他希望部門提供清晰的指引。

25. 陳敏娟女士詢問文件提及的 28 條行人天橋及 18 條行人隧道佔全港行人天橋及行人隧道的比例。路政署可否提供該 28 條行人天橋及 18 條行人隧道的詳細資料，以及會否為其餘的行人天橋及行人隧道進行相同的勘查研究，有否時間表。是次勘查研究有否涉及其他沙田區的行人天橋及行人隧道。

她詢問兩個項目的造價，並要求提供沙田區下一階段進行勘察研究的行人天橋及行人隧道的詳細資料。

26. 陳國添先生詢問路政署選取行人天橋加建升降機的準則如何釐訂。

27. 程張迎先生表示，獅子山隧道公路近新田圍邨的行人天橋屬螺旋型，由梯級及斜路混合而成，輪椅使用者未能通過，因此他十分支持該天橋加建升降機。他詢問路政署在該處進行斜坡加固工程後，將如何美化環境。新田圍居民須由沙田頭路經一條斜路上獅子山隧道，才可到達天橋入口，他詢問連接沙田頭路及獅子山隧道的行人引路斜度是否符合標準，是否需要加建輔助設施，以方便輪椅使用者。作為新田圍邨的當區議員，他曾與邨代表會面，商討是項建議方案。邨代表均關注該引路會否加建設施。他詢問 18 個月施工期內，工程對人流的影響。由於天橋另一端有多個前往市區的巴士站，每天有上千名新田圍邨及附近屋苑居民使用該行人天橋，因此他十分支持該天橋加建升降機。同時，他亦支持大埔公路(沙田段)近香港專業教育學院(沙田分校)的行人隧道加建斜路。

28. 蕭顯航先生認為無障礙通道環境不一定等同於興建升降機。他詢問現時獅子山隧道公路近新田圍邨的行人天橋是否未能供殘疾人士使用。他表示升降機亦會故障，並建議由現有設施著手，例如修改螺旋樓梯，一旦升降機故障，殘疾人士仍可使用。另外，該天橋位置較為偏僻，他詢問路政署有否考慮在升降機內加裝防盜電視，以及使用透明物料建造升降機，加強保安。

29. 余倩雯女士對大埔公路(沙田段)近香港專業教育學院(沙田分校)的行人隧道加建斜路表示支持。她表示，該處晚上較為昏暗，詢問部門會否加強燈光，方便居民晚上使用隧道。

30. 胡振剛先生就委員的意見作綜合回應，重點如下：

- (a) 路政署於二零零八年初聘請了奧雅納工程顧問，就全港 28 條行人天橋及 18 條行人隧道加建殘疾人士上落設施進行勘查研究，其中一條行人天橋及一條行人隧道位於沙田區。路政署已計劃於二零一零年初展開新一輪行人天橋及行人隧道的勘查研究，合共超過 100 條行人天橋及行人隧道。新研究包括沙田區兩條行人天橋及一條行人隧道：(i)橫跨大埔公路沙田段近禾輦街及龍華酒店的行人天橋、(ii)沙田圍路近沙角街口連接翠華花園平台及沙角邨平台的行人天橋，以及(iii)火炭路近源禾路口及香港專業教育學院(沙田分校)的行人隧道；
- (b) 路政署在揀選是次勘查研究的行人天橋及行人隧道時，已諮詢其他部門及多個傷健團體，包括復康諮詢委員會。在研究期間奧雅納工程顧問曾實地估量及研究行人天橋及行人隧道的使用率。是次勘查研究主要目的為殘疾人士提供上落設施；
- (c) 沙田獅子山隧道公路近新田圍邨的行人天橋加建升降機的預算造價約為 1,300 萬元；而大埔公路(沙田段)近香港專業教育學院(沙田分校)的行人隧道加建斜路的預算造價約為 300 萬元；
- (d) 他已備悉委員就個別行人天橋及行人隧道所提出的建議，並會把委員的意見轉交負責人員；
- (e) 在完成詳細設計方案後，路政署會提交文件徵詢委員意見，屆時歡迎委員就新田圍邨行人天橋附近的斜坡加固工程，提出美化環境意見。連接沙田頭路及獅子山隧道的行人引路不屬於行人天橋範圍，但路政署就有關天橋進行詳細設計時，會一併考慮該引路的改善工程的需要；
- (f) 路政署亦關注升降機的保安問題，現正與機電工程署商討有關事宜。現時路政署計劃以玻璃作為升降機的主要物料來提高安全感。升降機故障時會對殘疾人士構成短暫不便，這是無可避免的，但路政署會小心揀選升降機定期維修的時間，盡量減低對天橋使用者造成的不便。

至於有委員指出部分地方的照明設備不足，他會將有關意見轉交路政署街燈組人員跟進；以及

(g) 路政署已評估施工期間對行人造成的影響，結果顯示工程對公眾造成輕微影響。

31. 委員一致通過路政署提交的計劃建議。

32. 姚嘉俊先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會對路政署於沙田獅子山隧道公路近新田圍邨的行人天橋興建升降機及位於大埔公路(沙田段)近香港專業教育學院(沙田分校)的行人隧道加建標準斜路表示支持。

此外，本會要求路政署盡快研究沙田區其他行人天橋興建升降機的可行性，並保持與區議會溝通。”

潘國山先生和議。

33. 委員一致通過上述臨時動議。

(鄭啓祥先生此時離席。)

排頭街公共運輸交匯處改善措施

(文件 TT 50/2009)

34. 運輸署工程師(沙田一)張詠敏小姐簡介文件內容。

(蔡亞仲先生此時離席。)

35. 區議會副主席彭長緯先生表示，排頭街人車爭路的情況是區議會多年來一直關注的問題。運輸署現時提交的方案是建基於港鐵沙田站至沙田政府合署行人天橋的落成，但該天橋是否落實興建仍是未知之數。他詢問運輸署有否考慮採取

短期的交通改善措施。運輸署在上次會議提交的方案是將綠色專線小巴候車處遷移至排頭街的行人路旁。是次方案則改為遷移的士站至排頭街的行人路旁。雖然的士車身較小巴細小，但於該處設的士站亦會造成嚴重的交通阻塞。的士站經常有的士排隊等候，車隊可能伸延至行人斜路出入口位置，對行人構成危險，因此他反對有關方案。私家車上落客位置設於康樂及文化事務署(康文署)總部對出位置，私家車乘客需行經多個綠色專線小巴站到上落客位置，對小巴及行人均造成不便及危險。他認為現時排頭街公共運輸交匯處其中一個主要交通問題是出入該處的雙層巴士及旅遊巴士甚多，他建議將雙層巴士站及旅遊巴士上落客站遷往港鐵沙田站對出的公共運輸交匯處。

36. 姚嘉俊先生對於運輸署在短時間內修改方案表示欣賞。他表示在排頭街的行人路旁設置的士站，一旦遇上壞車或意外，將阻塞該處交通，造成不便。他建議將的士站遷往康文署總部對出位置。若行人天橋落成後，的士乘客可選擇到該的士站或經行人天橋到新城市中央廣場地下的士站乘搭的士，因此乘客對該的士站的需求應較現時為少。他建議在康文署總部對出的排頭街分別設的士站及私家車上落客位置。

37. 葛珮帆博士對於運輸署提出新建議表示歡迎，但她擔心新建議方案會對該處的交通安排造成影響。她表示私家車上落客位置設於康文署總部對出位置，乘客需橫過多條馬路方可到達該處。她建議縮小擬建的士站範圍，騰出空間作為私家車上落客位置，方便私家車乘客。

38. 李子榮先生認為運輸署是次提交的建議方案可行，但必須先落實興建港鐵沙田站至沙田政府合署的行人天橋。他詢問行人天橋是否落實興建及何時刊憲。他建議減少擬建的士站一半範圍，由高度限制為 2.4 米的車道位置開始。他詢問文件附圖一的士站虛線位置可容納多少輛的士，如範圍減半後，又可容納多少輛的士。他表示，是次方案將汽車分類處理，較上次的方案進步，因此他某程度上支持是次的方案。不過，他認為私家車上落客位置距離太遠，希望運輸署研究

一併照顧私家車乘客的需要。他亦建議運輸署先推行三至六個月的試驗期，如有成效，才永久落實方案。他表示即使行人天橋落成後，預計清明節等特別日子仍有大量行人經排頭街。因此，他希望運輸署與警方加強監察交通情況及人流控制，必要時暫時禁止的士在該的士站停泊。

39. 容溟舟先生對運輸署修改方案的效率表示讚賞，但認為新方案“換湯不換藥”，新舊方案分別不大。即使行人天橋落成後，仍可能有大量行人沿用排頭街行人路。該行人路路面並不寬闊，若的士站遷至行人路旁，對路面情況可能造成很大影響，他對此有所保留。排頭街交通情況會直接影響港鐵車站範圍的交通，最終或會影響沙田區居民以公共交通工具前往港鐵沙田站的交通情況。他表示除非重新設計港鐵沙田站的巴士總站，否則他對將雙層巴士分流至港鐵沙田站的巴士總站有所保留。他認為有迫切需要改善排頭街公共運輸交匯處人車爭路的情況，尤其是上下班及繁忙時間。因此，他認為運輸署短期內應先推出改善措施，並向委員提供有關資料。

40. 李錦明先生詢問行人天橋是否落實興建。他認為排頭街路面狹窄，若的士站遷至排頭街行人路旁，排頭街人車爭路的情況將更為嚴重。他希望有關部門盡快落實興建行天橋，以及考慮加設梯級，連接排頭街公共運輸交匯處及行人天橋，真正解決排頭街公共運輸交匯處的人流問題。如興建行天橋，排頭街公共運輸交匯處未必需要作出改動。

41. 黃戊娣女士詢問一旦刊憲遭受反對，將如何處理。她認同行天橋落成後，排頭街的人流仍是未知之數，因此應待行人天橋落成後，才按實際需要設計排頭街公共運輸交匯處的改善措施。

42. 主席請運輸署解釋通過方案後的工作，例如刊憲的時間表及程序，以及兩項工程是否會同步進行。

43. 運輸署高級工程師(沙田)張日華先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署已計劃在行人天橋落成前，短期內推行一些改動較小的改善措施，包括加設行人過路輔助線及黃色警示磚。改動較大的措施，例如搬遷的士站，需留待天橋落實後方可實行；
- (b) 新方案預算新的士站可容納 10 輛的士停泊。運輸署只計劃在的士站位置劃線，作為標記，實際的士站長度可彈性處理。為配合新的士站安排，運輸署計劃改善綠色專線小巴士及旅遊巴士站位置，讓車輛可順利轉彎而不會受的士站阻礙。現時行車天橋底的的士站將轉為一條高度限制為 2.4 米的通道，該處將劃上黃線，阻止車輛停泊上落客；
- (c) 他同意康文署總部對出位置距離較遠，但由於空間所限，加上旅遊巴士的乘客眾多，而私家車乘客較少，因此運輸署建議將私家車上落位置設於該處。港鐵沙田站對出的公共運輸交匯處已沒有剩餘位置容納新的雙層巴士站。他於會後會跟進可否改以單層巴士行駛；
- (d) 他表示實行建議方案後會觀察一段日子，然後按實際情況修改措施。在清明節及重陽節等特別日子，警方會採取特別措施，例如暫停使用馬路旁停車位，並會考慮暫時封閉的士站；
- (e) 改善排頭街公共運輸交匯處是支持興建行人天橋的理據之一。運輸署計劃落實興建該行人天橋，並預計於刊憲後 19 個月動工。行人天橋會附設升降機，位置大概在附圖所示的最低部分。擬建的行人天橋會由現時港鐵沙田站對出的公共運輸交匯處旁行人路連接沙田新城市中央廣場，再接駁至沙田政府合署。排頭街行人路有三米闊，現時行經該處的行人主要由港鐵沙田站一帶前往新城市中央廣場及沙田政府合署。相信行人天橋落成後，大部分行人會取道行人天橋，而途經排頭街的行人主要是前往排頭街公共運輸交匯處的乘客，人流應大幅減少；以及

(f) 是次方案獲委員會通過後，運輸署將聯同路政署、沙田地政處(地政處)及沙田民政事務處積極準備刊憲工作。他相信會有反對聲音，運輸署和路政署會聯手處理有關問題。如反對者堅持，興建行人天橋的方案會提交行政會議處理。一般工務工程都是按此程序處理。

44. 路政署新界區區域工程師/沙田(1)周振邦先生回應表示，由刊憲當日起計至正式動工需時約 19 個月，由於尚有其他因素需要深入考慮，現時未能確定刊憲日期。

45. 委員會以 16 票贊成、1 票反對及 8 票棄權通過運輸署的建議方案。

村南道近大圍站的行人路改善措施 (文件 TT 51/2009)

46. 張詠敏小姐簡介文件內容。

47. 容溟舟先生表示，原訂計劃是取消該處的單車停泊處，為何現時只搬遷單車停泊處。大圍村南道近港鐵大圍站 A 出口的行人路狹窄，人流及單車眾多，不少汽車亦在該處上落客。即使加設單車停泊處亦不能滿足附近居民及行人需要，最終該處只會成為單車墳墓及單車停泊黑點。

48. 衛慶祥先生表示，年多前已計劃移走大圍村南道近港鐵大圍站 A 出口的單車停泊處。他指出去年三月或五月時，在一個非正式場合，上任沙田民政事務專員黎志華先生曾表示會移走單車停泊處。直至去年年底，運輸署就移走單車停泊處諮詢居民。今年年中，運輸署相約他到現場實地視察，當時張日華先生表示由於收到反對意見，未能取消有關單車停泊處，只會搬遷單車停泊處。他當時要求運輸署將方案提交委員會討論。他指出，有關問題已多次於西一分區委員會討論，而西一分區委員亦希望將問題提交交通及運輸委員會討論。港鐵大圍站進行美化工程後，周邊環境優美，但單車停

泊處卻成爲一個污點，有關問題並非只關乎行人路的闊窄。曉翠山莊及文禮閣的居民亦不斷要求他跟進移走單車停泊處事宜。

49. 何厚祥先生表示，早於陳鈞儀先生擔任沙田民政事務專員時，已開始討論改善大圍市中心及單車徑問題。當時他清楚表示，大圍市中心發展迅速，不再適宜設有單車徑，以免人車爭路。當時居民極力要求設置合法的單車停泊處，以取代違例停泊的單車黑點。他與陳鈞儀先生到場視察時，他已表示該些單車停泊位只屬權宜之計，一旦落實取消單車徑，便須取消單車停泊處。黎志華先生接任後，由於單車停泊處帶來了很多環境衛生、景觀及人車爭路的問題，引起居民的反對聲音。其後，運輸署認爲取消單車停泊處並不恰當，建議將單車停泊處搬遷至接近中旅社的位置，但上述方案又遭人反對，建議最終修改成現時版本。他認爲新方案極不可取，浪費資源。他希望運輸署不要一意孤行。

50. 馬行健先生表示早期已反對在大圍村南道近港鐵大圍站A出口設單車停泊處。他認爲擴闊行人路未有太大作用。該地方附近的出租單車商戶每逢周末於單車徑旁邊放置單車，以方便租賃，引致行人與單車發生碰撞。港鐵大圍站近車公廟路及紅梅谷路行人天橋附近的單車停泊處美觀實用，但使用率卻極低。

51. 鄭楚光先生表示，對於沙田區的單車問題經常存有分歧，有人要求加設單車停泊處，亦有人要求削減單車停泊處，如何取捨須按環境情況而定。如馬行健先生所言，港鐵大圍站另一邊的單車停泊處環境美觀。他認爲若取消村南道的單車停泊處，應一併取消村南道的單車徑，以便改爲行人路。運輸署應研究如何將單車引入另一邊單車停泊處。

(梁永雄先生此時離席。)

52. 張日華先生回應表示，單車停泊處的使用率視乎該停泊位置是否鄰近單車使用者的目的地。現時港鐵大圍站附近主

要有三個單車停泊處，分別位於車公廟路及紅梅谷路行人天橋附近、港鐵鐵路橋橋底及村南道近港鐵大圍站 A 出口位置。運輸署於數月前在港鐵鐵路橋橋底的單車停泊處增加數十個泊位，而且不會對行人造成阻礙，運輸署現計劃在該處再加設泊位。村南道近港鐵大圍站 A 出口的單車停泊處使用率及流轉率相當高，在眾多單車停泊處中最少廢置單車停泊。該處有 50 個單車泊位，現時卻有 80 多輛單車在該處停泊，另約有 20 輛非法停泊的單車。運輸署擔心若取消該單車停泊處，單車使用者會隨處亂放單車，該處環境會更為混亂。運輸署原先計劃將單車停泊處搬遷至較近中旅社的位置，直至今年四月準備施工時，運輸署卻收到數個單車團體的反對意見。該些團體表示，該單車停泊處鄰近港鐵大圍站，位置十分便利，不應取消，認為運輸署未有從他們的角度考慮問題，因此運輸署才提出是次方案。他表示會仔細考慮委員的意見，進一步修改方案。

53. 何厚祥先生希望運輸署運用部門的專業知識決定所採取的方案。他認為車公廟路及紅梅谷路行人天橋附近的單車停泊處使用率低，最主要是沒有遮蔭擋雨的設備，並非因遠離港鐵大圍站，運輸署應考慮投放更多資源，改善該單車停泊處。他強調單車停泊處及單車徑相輔相成，若取消村南道單車徑，村南道的單車停泊處亦不應存在。因此，他認為最有效的改善措施是一併取消村南道的單車徑及單車停泊處。

54. 馬行健先生表示，位於車公廟路及紅梅谷路行人天橋附近的單車停泊處位置便利，但未有單車徑連接該單車停泊處，對單車使用者造成不便。他希望運輸署考慮加建引路，連接單車停泊處及車公廟路及紅梅谷路行人天橋。他相信加建引路後，取消村南道近港鐵大圍站 A 出口的單車停泊處亦不會構成問題。

55. 容溟舟先生表示，委員會早已對取消村南道近港鐵大圍站 A 出口的單車停泊處取得共識，但政府部門在單車使用者的反對下，推翻先前的決定。他質疑委員會的意見及決定已變得毫無意義。他認為單車停泊處應設於地理位置方便的地

方，以及不應影響其他人，而現時村南道近港鐵大圍站 A 出口的單車停泊處明顯影響道路使用者。

56. 主席希望運輸署充分考慮委員的意見，在修訂建議方案後，再提交委員會通過。

動議

李子榮先生提出有關八號幹線隧道更改名稱的動議

(文件 TT 52/2009)

57. 主席表示，李子榮先生在會前提出動議的新修訂版本。

58. 李子榮先生表示新修訂版本較為簡單。他認為八號幹線隧道鄰近金山郊野公園，“金山隧道”的名稱十分易記，而且寓意吉祥，希望改名後能為六十多萬沙田居民帶來好運。若動議獲委員會通過，更改名稱便交由相關政府部門處理。他提出新修訂的動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會建議將現時八號幹線之隧道改名為“金山隧道”。”

鄭楚光先生和議。

59. 何秀武先生表示，他是青沙管制區及青馬管制區委員會委員。整條八號幹線共有四條隧道，分別名為“大圍隧道”、“沙田嶺隧道”、“尖山隧道”及“南灣隧道”。他特別於會前向管制區方面了解為何有多個名稱，管制區答覆指設計時已為隧道安排上述名稱。個別隧道擁有獨立名稱，一旦發生意外，香港警務處及消防處等政府部門可迅速識別意外發生的地點。八號幹線現稱為青沙管制區。他表示只是提供資料，對改名並無任何意見。

60. 程張迎先生詢問建議改名的隧道是否位於金山郊野公園範圍附近，如否，他對改名有所保留。

61. 地政處行政助理/地政劉志豪先生回應表示，他手上未有資料清楚指出每條隧道的覆蓋範圍，但隧道更改名稱的大前提是必須更為清晰。如委員會議決通過有關動議，他會將動議轉交地政總署測繪處轄下的地名訂正委員會跟進。
62. 張日華先生回應表示，現時八號幹線整區稱為青沙管制區，每條隧道有獨立名字，由沙田起的“大圍隧道”、“沙田嶺隧道”、“尖山隧道”至“南灣隧道”。
63. 何秀武先生重申，整條八號幹線由沙田至汲水門範圍屬青沙管制區。“大圍隧道”、“沙田嶺隧道”及“尖山隧道”分別經過三個山嶺，每條隧道各有自己名字。由於八號幹線十分長，他覺得整條八號幹線改名為“金山隧道”並不合理，若將上述三條隧道統稱為“金山隧道”，他不會反對。
64. 主席表示，李子榮先生的動議旨在將八號幹線數條隧道統一稱為“金山隧道”，隧道可分為大圍段、沙田嶺段及尖山段。
65. 彭長緯先生表示，動議應清楚指明由九龍長沙灣的隧道管制區至沙田大圍隧道管制區的一段八號幹線統稱為“金山隧道”，其中的分段可繼續保留，以方便政府部門識別位置進行救援工作。他詢問隧道改名由哪個政府部門負責及程序如何。他建議與深水埗區議會溝通，讓兩個區議會先取得共識。他表示現時情況確實有點混亂，很多司機都不熟識“八號幹線”及“青沙公路”等名稱。據他理解，幹線可包括多條隧道，問題在於“大圍隧道”、“沙田嶺隧道”及“尖山隧道”名稱太多，令司機混淆。他認為如以統一名稱向市民宣傳，混亂情況可得以改善。
66. 劉志豪先生表示他會按委員會就哪一段八號幹線改名為“金山隧道”的議決，與地政總署測繪處作出跟進。
67. 容溟舟先生表示不明白李子榮先生提出動議的原因。香港每條大型高速公路都有本身編號，例如獅子山隧道為一號

幹線。現時的問題在於宣傳不足。既然八號幹線的範圍屬青沙管制區，他建議政府大力向市民宣傳整條“青沙公路”，讓市民意識到“八號幹線”相等於“青沙公路”，並了解其覆蓋範圍及細節。

68. 何厚祥先生表示，據他所知，有關動議源於一批的士司機接載乘客時出現混亂情況，因此與李子榮先生、他和其他議員接觸，最後提出這項動議。原動議有表明“隧道中之大圍段、沙田嶺段及尖山段則維持不變”，但後來有司機代表表示在統稱以外再有個別稱號，情況會更為混亂，因此，李子榮先生提出新修訂版本。他建議進一步修改動議為“現時八號幹線沙田段之隧道統稱為“金山隧道””。

69. 程張迎先生表示，不能接受動議將清晰標明的三條隧道統稱為“金山隧道”，亦不明白現有安排有何問題。他擔心動議提出的名稱會引起更大混亂，使政府救援隊伍難以定位。

70. 衛慶祥先生建議原動議人押後處理動議。他認為席上未有政府部門能夠提供客觀及標準的資料，他建議邀請有關部門派代表出席下次會議與委員交流意見。原動議人已多次修改動議，顯示他亦未能掌握動議的要點。

71. 鄭楚光先生表示作為和議人，他同意將動議修改為“將現時八號幹線之青沙公路管制區之間路段改名為“金山隧道””，這樣會較為清晰。至於救援隊伍的工作，他認為管制區的人員定必能清楚識別意外發生地點。李子榮先生在聽取各委員的意見後，再進一步修改動議，是合理及恰當的做法，並不表示未能掌握動議。

72. 彭長緯先生建議在動議後加上“並請有關部門及機構於下次會議出席解釋改名的程序及可行性”。

73. 許國新先生表示，八號幹線—長沙灣至沙田段共有三條隧道，分別名為“大圍隧道”、“沙田嶺隧道”及“尖山隧道”。現時的問題並不在於隧道名字，而是八號幹線剛落成不久，市

民及的士司機對新道路名字並不熟悉。即使將有關隧道改名為“金山隧道”，同樣情況亦會出現。他對名稱本身並無特別意見，認為如何使市民認識及使用八號幹線才是問題的核心。無論是否更改名稱，有關部門的首要任務是致力宣傳八號幹線及各隧道，例如與的士業界多加溝通。據他了解，更改道路名稱屬地政總署的管理範疇。另外，以“沙田段”標示較“青沙公路管制區”更為清晰，因後者包括青衣在內。他表示，秘書處可邀請部門列席下次會議，所以沒有必要在動議內加入“並請有關部門於本會下次會議上向各委員解釋”的字句。

74. 姚嘉俊先生建議註明“長沙灣至沙田段”。另外，他要求有關部門正式回覆動議，解釋有關程序。

75. 何秀武先生表示，青沙管制區及青馬管制區委員會亦曾討論宣傳不足問題。有關部門稍後會豎立更多指示牌。

76. 李子榮先生讀出經修改後的動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會建議將現時八號幹線之青沙公路管制區(長沙灣至大圍)之間路段改名為“金山隧道”，並請有關部門於本會下次會議上向各委員解釋。”

鄭楚光先生和議。

77. 程張迎先生認為，既然要求部門代表下次到會上解釋程序，現時不應急於通過有關動議。

78. 委員會以 21 票贊成、4 票反對及 3 票棄權通過上述經修改後的動議。

(陳榮新先生此時到達及楊倩紅女士此時離席。)

提問

羅光強先生就單車意外的提問

(文件 TT 53/2009)

79. 羅光強先生表示，香港警務處提供的資料顯示，每年有五至六宗單車意外在西沙路行人隧道內(馬鞍山健康中心側)發生。當中有記錄的都是需要送院治理的嚴重受傷意外，另外有更多是擦傷、扭傷及撞傷的傷者，因未有求助而沒有記錄。該隧道的設計有先天的缺陷，他曾與運輸署多次討論改善方案，但運輸署多年來一直堅持己見，未有體會市民的感受。他表示一些簡單的應變措施已有改善作用，例如加上“慢駛”字樣，提醒單車使用者小心，以及在行人過路處加上斑馬線，讓行人過路。他詢問署方如何保障行人安全，並表示生命誠可貴，希望部門認真處理問題。他稍後會提出臨時動議。

(陳國添先生及湯寶珍女士此時離席。)

80. 楊文銳先生表示，不單是馬鞍山區，整個沙田區及全港的單車徑設計都有很多地方需要改善。委員會轄下交通及運輸研究工作小組去年曾就沙田區單車事宜進行調查。他詢問運輸署有否考慮當中的意見及作出回應。他認為除了改善設施外，亦應顧及單車使用者的駕駛態度。他詢問運輸署有否考慮加強教育及宣傳方面的工作。香港單車聯會一直到各中小學教導學生正確使用單車，但在時間及資源上遇到不少困難及限制。他建議政府部門考慮與香港單車聯會合作推動教育及宣傳等工作，例如提供場地設立交通安全城。交通及運輸研究工作小組現正初步研究有關建議，希望獲得部門及委員的支持。

81. 葛珮帆博士表示極為關注單車徑安全事宜。近日有不少傳媒報導沙田區的單車意外問題，使沙田單車徑成為焦點。多年來，委員均積極爭取改善沙田區單車徑的安全，但部門未有積極提出有效的改善措施，只作小修小補，稍為改善眼前問題。她表示運輸署作為專業部門，應委派專門人員重新

檢視沙田區的單車設施，並作出跟進。她要求政府全面檢討沙田區及全港的單車徑安全問題，為全港市民提供安全的單車使用環境。

82. 張日華先生回應表示，早前與羅光強先生實地視察以硬膠柱減速欄代替鐵欄的試驗結果，並將羅光強先生的意見轉交有關同事跟進。運輸署一直致力改良單車徑的設施，例如由最舊式設計的“倒 U 品字型”和“倒 U 左右型”鐵欄，到現時的鐵柱或平排的倒 U 型減速欄，再發展至試驗中的硬膠柱減速欄。運輸署亦有考慮在行人隧道加設更多標誌，例如“慢駛”字樣，並已在香港文化博物館對出單車徑試行。沙田區現時正進行不少改善單車徑的工程，委員可參考路政署提交的工程進度報告。他表示沙田區的單車徑早在八十年代已發展，當時的單車性能與現在的單車相比，差別甚大。現時的單車車速十分高，但單車徑原本的設計未能配合，令人感到沙田區的單車徑經常有意外發生，因此運輸署會按需要不斷改善單車徑的設施。

83. 羅光強先生提出以下臨時動議：

“鑑於西沙路近馬鞍山診所側的行人/單車隧道內經常發生嚴重交通意外，因此，沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署重新考慮採取有效措施，防止意外發生。”

梁志堅先生和議。

84. 楊文銳先生建議將“重新考慮”改為“立即”。

85. 陳業文先生表示動議的前半部分主要針對馬鞍山診所側的行人/單車隧道，他詢問後半部分是針對同一地方，還是引伸至全沙田的單車徑及行人隧道。

86. 主席表示，沙田區的單車意外數字全港最高。他認為如動議引伸至全沙田區，效果會更為理想。

87. 羅光強先生回應表示，他所提的動議主要針對馬鞍山診所側的行人/單車隧道。由於每條單車徑的設計都不同，不能以同一措施處理不同地點的單車徑安全問題。他希望先集中解決該地點的單車安全問題。

88. 李子榮先生表示，交通及運輸委員會屬於區議會，他希望有關動議可惠及全沙田。他建議將最後一句改為“防止意外再於沙田區內發生”。

89. 葛珮帆博士表示，如羅光強先生的動議並不涵蓋整個沙田區，她會另外提出臨時動議。

90. 彭長緯先生建議加上“並全面檢討沙田區內有關單車徑的安全措施”。

91. 羅光強先生接納其他委員的意見，並修改臨時動議如下：

“鑑於西沙路近馬鞍山診所側的行人/單車隧道內經常發生嚴重交通意外，因此，沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署立即採取有效措施，防止意外發生；及全面檢討沙田區內單車徑的安全措施。”

梁志堅先生和議。

92. 委員會以 25 票贊成、0 票反對及 0 票棄權通過修改後的動議。

衛慶祥先生就單車停泊的提問

(文件 TT 54/2009)

93. 主席歡迎沙田民政事務處行政主任(發展)鄭麗雲小姐就是項議題出席會議。

94. 衛慶祥先生提出以下意見及詢問：

- (a) 早前有居民投訴及求助，指他們在合法單車泊位停泊的單車遭有關政府部門移走後未能取回，並認為單車停泊在合法單車泊位卻得不到保障。他本人曾為居民向部門爭取，但地政處表示無權將單車發還給車主，而單車會轉交有關部門安排拍賣。車主可參加拍賣，但必須購買整批單車，他對此感到詫異，並認為最終得益者是單車租賃商舖或大量收購單車人士；
- (b) 根據部門的書面回覆，過去三年，有關部門共執行 80 次聯合行動，平均每月兩次，每次行動涉及四至五個地點。他詢問沙田區的聯合行動針對多少個地點，每個地點相隔多久才進行另一次行動。沙田區的合法單車泊位有多少，而聯合行動針對的不合法單車泊位又有多少；
- (c) 支持清理違泊及棄置的單車，但對於奉公守法的單車車主未能得到保障，表示失望。部門表示會定期清理長期棄置於單車停泊處的單車，以騰出車位供單車停泊。他詢問部門如何界定“長期”及“棄置”。如部門執行行動時，未有分辨單車是遭人棄置還是在該處停泊，則違背了行動的目的；
- (d) 清理停泊處的棄置單車時，運輸署會在行動前兩星期發出交通公告，通知市民有關停泊處將暫時封閉，警務處亦會在停泊處的當眼位置張貼上述公告，以通知市民。在行動前兩天，地政處會在每輛單車上張貼通告。他認為發出交通公告或在停泊處張貼公告，單車車主未必留意，亦未意識到在合法單車停泊處停泊的單車有可能被移走；
- (e) 沙田民政事務處就(c)項的回覆指，地政處是根據《土地(雜項條文)條例》沒收棄置單車及違泊單車，上述條例沒有賦予該處權力發還已沒收的單車。他詢問地政處是否將沒收的單車轉交有關部門拍賣，法例上有否規定由哪個部門跟進，是否有權轉交其他部門處理單車；

- (f) 民政事務總署於去年六月開始在電視台及電台播放宣傳廣告，呼籲市民把單車停泊在指定的單車停泊處，不要違泊單車。他指出廣告未有提醒市民在合法單車停泊處停泊單車亦有可能被移走。部分單車車主認為既然單車停泊在合法的停泊處，便不會留意是否有張貼清理行動的通告。相反，違規人士會經常留意情況，當部門在單車上貼上通告，他們便立刻撕掉通告；
- (g) 對於目前單車非法停泊於欄杆的情況，他曾提出改善建議。運輸署卻回覆表示沒有一項建議措施可行。他希望運輸署提供可行的建議；
- (h) 讚賞運輸署正視新城市廣場地下巴士總站長期有單車違泊的問題，並詢問“跨部門行動方案”何時完成，以及何時可展開行動；以及
- (i) 向部門提出兩項建議，首先，部門應清楚分辨已棄置的單車，例如是否殘缺不堪及長期佔用單車泊位，不應移走合法停泊於該處的單車，以鼓勵更多單車車主使用合法的停泊處。第二，政府應加強宣傳，例如在電視台及電台播放的宣傳廣告中，清楚向市民解釋在合法單車停泊處停泊的單車在特定情況下有機會被移走，並在合法單車停泊處張貼清楚的指示。

95. 梁家輝先生表示，沙田區素有單車城市的美譽，但單車違例停泊的黑點頗多，令美譽蒙上污點。一直以來，政府部門在處理單車違例停泊問題上顯得束手無策。過去三年共進行 80 次聯合行動，但單車違例停泊問題仍未有改善。他詢問平均每月進行兩次聯合行動是否太少，部門有否考慮檢討相關程序，以及如何界定單車黑點。據他理解，部門會在行動中沒收貼有通告的單車，但如單車車主撕掉通告，部門便無法移走單車，他詢問是否屬實。如情況屬實，部門的行動便失去成效。東亞運動會快將在香港舉行，政府部門應積極改善單車違泊問題，以免影響香港市容及形象。他詢問部門有否決心解決問題。

96. 余倩雯女士表示，單車違泊問題已有多多年歷史。由火炭駿景園至禾輦邨之間一帶經常有大量殘舊的單車停泊，以及在單車上張貼廣告。她留意到即使部門在單車貼上通告，不久後便有人撕掉，繼續停泊單車。很多殘缺不堪的單車在合法單車停泊處停泊多個月，部門卻未有進行清理行動。她認為應殺一儆百，移走合法單車停泊處內殘缺不堪的棄置單車。

(彭長緯先生及李子榮先生此時離席。)

97. 許國新先生回應綜合如下：

- (a) 除了區議會及其轄下委員會會議外，分區委員會會議亦多次討論沙田區的單車違泊問題。政府各相關部門已投放不少資源處理問題，但單車違泊問題必須從多方面著手，若只集中進行清理行動，未必有顯著改善。除剛才提及的清理行動外，教育宣傳亦十分重要，民政事務總署於去年六月起在電視台及電台播放宣傳廣告，呼籲市民把單車停泊在指定的單車停泊處。此外，運輸署及路政署會不斷發掘區內適合加設合法單車停泊處的地點；
- (b) 據地政處表示，如單車車主撕掉單車上的通告，部門便無法移走單車，須重新貼上通告後方可採取行動，但他相信上述情況只佔少數。運輸署會在行動前兩星期發出交通公告，通知市民單車停泊處將暫時封閉。換言之，單車車主是有兩星期的通知期。單車車主有責任定期到合法單車停泊處檢查單車，不應長期置之不理。除清理行動外，緊急的道路維修工程亦有可能需要臨時取消單車停泊處；
- (c) 相比其他地區，沙田區較先推行在合法單車停泊處清理棄置單車的聯合行動，並取得理想效果，其他地區亦有仿效沙田區的做法。相關政府部門每次在合法單車停泊處進行聯合清理行動後，食物環境衛生署會立刻清洗場地，隨即重新開放給市民使用，確保以最短時間完成整個行動，盡量減低對使用者的不便；以及

(d) 執法上，政府部門須權衡輕重，在執法和方便市民兩方面取得平衡。他歡迎委員隨時向部門了解詳情，並提出意見。沙田區被清理的單車數目屬十八區之冠。由最初只處理違例停泊單車的黒點，到清理棄置於合法單車停泊處的單車，直至近期更處理公共運輸交匯處的單車停泊問題，各相關政府部門一直攜手合作，致力改善沙田區單車停泊問題，並因應實際需要不斷改善。如委員發現單車違泊/棄置黒點，可向有關部門投訴。由於資源所限，部門會集中解決單車違泊/棄置黒點的問題。

98. 劉志豪先生回應，根據現行法例，地政處在沒收棄置單車及違泊單車後，並無機制將單車發還給車主。當沒收的單車數目逾 300 輛，地政處便會按既定程序將該批單車轉交政府物流服務署拍賣。

99. 張日華先生補充，根據《道路交通(泊車)規例》，任何人在泊車處連續停泊車輛超過 24 小時，即屬犯罪。

鄭楚光先生就改善亞公角山路交通配套的提問

(文件 TT 55/2009)

100. 鄭楚光先生表示，亞公角山路有很多殘疾人士出入，交通需求甚大，但交通配套嚴重不足。他早前與吳俊傑先生及運輸署的士策劃組代表商討有關問題，曾建議修改法例。他認為既然該處的交通需求殷切，運輸署應認真考慮修改法例。亞公角山路一帶共有五間服務機構，包括白普理寧養中心、沙田慈氏護養院、突破青年村、怡欣山莊和城門之源。該五間機構的代表特別於是次會議前到區議會遞交請願信，以表達訴求。現時新界的士可直達馬鞍山一帶屋苑，包括頌安邨及富安花園，為何卻不可直達沙田醫院和亞公角山路。他明白這會與市區的士造成競爭，但放寬新界的士直達沙田醫院和亞公角山路是有迫切需要。他詢問運輸署有否與相關部門商討修改法例，以及是否存有任何困難。

101. 容溟舟先生表示，上述問題可說是歷史遺留下來的問題。現時富安花園居民乘新界的士往威爾斯親王醫院需繞經一段頗長的路，但市區的士會以出九龍為由拒絕接載乘客。上述情況實為現時交通政策安排不合理所致。香港法例已訂明新界的士的營運區域，當中包括馬鞍山的所有道路。馬鞍山居民未能乘搭新界的士到亞公角山路，他們均感到奇怪。他詢問沙田區與馬鞍山區的道路分界是否在梅子林路。法例訂明新界的士的營運範圍包括“將大老山公路與馬鞍山路連接起來的兩條連接路”，這正是亞公角街外圍的道路，但亞公角街則未有包括在內，非常不合理。他認為委員應支持修改法例，而運輸署應認真處理問題，與立法會跟進。他指出最簡易的方法是將“馬鞍山的所有道路”改為“馬鞍山的所有道路如包含亞公角街”。他詢問規劃署或地政處如何界定馬鞍山的道路。

102. 姚嘉俊先生表示，他本人、鄭楚光先生及容溟舟先生分別屬於三個不同黨派，但同樣支持修改法例。亞公角街分別落入他們三位議員所屬選區，選區劃界的政策值得深思。根據區議會分區的劃分，亞公角被列入東一分區，他本人則為東二分區，他與有關村長所得的資訊經常不同，顯示政府部門在推行政策上出現混亂。從交通運輸的角度來看，巴士路線以濱景為界線設分段收費。亞公角街在濱景以北，是否應屬馬鞍山分區範圍，而新界的士應該可駛入該路。總括而言，無論從選區劃分還是巴士的分段來看，兩者都清楚顯示亞公角街屬馬鞍山範圍，部門應修改法例，讓新界的士直達亞公角街及亞公角山路。此外，他希望運輸署加強小巴服務，整體改善亞公角山路的交通配套設施。他請部門解釋亞公角街及亞公角山路是否屬馬鞍山範圍。他個人認為亞公角街屬馬鞍山範圍，碧濤及濱景才屬沙田範圍。另外，白普理寧養中心是專門為臨終病人提供服務。沙田以北地區的家屬如因緊急情況需趕往白普理寧養中心探望病人，卻未能乘坐新界的士前往，這樣十分不人道。綜合以上各點，他認為修改法例是必要的。

103. 運輸署高級運輸主任(馬鞍山)吳俊傑先生回應表示，根據香港現行法例，亞公角街及亞公角山路均不屬於新界的士的營運範圍。香港法例已清楚列明市區的士及新界的士的指定營運角色及服務範圍。新界的士主要服務新界東北及西北地區。新界東北地區包括西貢、馬鞍山、大埔及北區，富安花園對出恆信街十字路口為分界之一。如修改新界的士經營範圍的法例，必需獲得政策局的支持後，再交由立法會通過。運輸署的士策劃組定期與的士業界討論的士業務，收集意見。他會將委員的意見轉交上述的士策劃組作出考慮。另外，現時富安花園的居民如要乘新界的士前往威爾斯親王醫院，需經恆輝街迴旋處再駛往馬鞍山路。富安花園設有市區的士站及新界的士站，供居民使用。現時全港市區的士約有 15,000 輛，新界的士約有 3,000 輛。兩者在數目及收費均有不同，乘客可有不同選擇。

104. 主席表示，席上委員已要求修改法例，放寬新界的士服務，容許新界的士前往亞公角山路。他請運輸署跟進有關安排。他指出以他記憶所及，馬鞍山及沙田的分界是在大水坑。

黃戊娣女士就小巴超速問題的提問

(文件 TT 56/2009)

105. 黃戊娣女士表示小巴超速問題嚴重。雖然小巴車廂內已裝有車速顯示器，而運輸署亦採取一系列措施，但未能有效解決小巴超速問題。她就運輸署的書面回覆提出以下詢問及意見：

- (a) 在監察專線小巴日常服務方面，運輸署會不定期派遣職員進行調查，有關調查如何進行及可否提供數據資料；
- (b) 運輸署表示會要求警方加強執法，包括偵查車速和派出便衣警員乘車，是否有數據可反映成效；
- (c) 至於鼓勵公共小巴司機接受持續訓練，有關課程何時推行，有多少小巴司機已接受訓練。她對於研究強制新入行公共小巴司機接受職前訓練表示支持。她希望運輸署

在本年底檢討“公共小巴道路安全駕駛計劃”的成效後，向委員會提交報告；以及

- (d) 運輸署表示會研究在公共小巴安裝車速限制系統的可行性，“車速限制系統”是否等同提問中的“超速截油裝置”。運輸署會否考慮將車速顯示器安裝在車頂或車廂外，讓更多途人監察，使司機更為小心謹慎。

106. 吳俊傑先生的回應綜合如下：

- (a) 除了定期監察，運輸署在接獲投訴或懷疑有小巴司機違規後，亦會派員監察小巴有否超速。運輸署會與警方緊密聯絡，交換情報；
- (b) 有關鼓勵公共小巴司機接受持續訓練的資料可於會後提供，包括推行時間及已接受訓練的小巴司機數目；
- (c) 運輸署會在本年底檢討“公共小巴道路安全駕駛計劃”的成效。他會向運輸署公共小巴組反映黃戊娣女士的建議；
- (d) 曾有團體建議在公共小巴車頂或車廂外安裝紅燈，小巴一旦超速，紅燈便會發出閃光。運輸署和警方的研究顯示，裝置會因道路速度限制變得不準確，對檢控小巴超速未必有作用；以及
- (e) 運輸署公共小巴組正研究安裝“超速截油裝置”的可行性。

(蕭顯航先生此時離席。)

107. 主席認為若小巴行駛速度超過時速 80 公里，安裝於車頂或車廂外的顯示器會響號，吸引街上途人注意，對超速的小巴司機起阻嚇作用。

108. 香港警務處沙田區交通隊主管葉少偉先生回應表示，在本年一月至六月，沙田警區在不同地方共檢控 18 輛綠色專線小巴超速。沙田警區和新界南交通部每月定期採取聯合行動，派遣便衣警員乘搭小巴，監察小巴司機的駕駛態度及有否違規，以及乘客有否戴上安全帶等。檢控小巴超速有一定困難，因此本年上半年只錄得 18 輛小巴因超速扣分的案件。

(主席此時離席，由委員會副主席姚嘉俊先生代為主持會議。)

報告事項

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報告

(文件 TT 62/2009)

109. 姚嘉俊先生歡迎土木工程拓展署新界西及北拓展處高級工程師/房屋用地分區監察組/西(新界西及北)王紹榮先生、保華協力聯營地盤經理張子仲先生及安誠工程顧問有限公司駐地盤高級工程師戴樂兒先生出席是次會議，匯報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報告。

110. 土木工程拓展署新界西及北拓展處高級工程師/房屋用地分區監察組/西(新界西及北)王紹榮先生及安誠工程顧問有限公司駐地盤高級工程師戴樂兒先生簡介文件內容。

111. 委員知悉上述報告內容。

(余倩雯女士此時離席。)

運輸署進度報告

(文件 TT 57/2009)

112. 委員知悉運輸署進度報告內容。

工作小組報告

(文件 TT 58/2009)

113. 委員知悉道路交通安全工作小組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 59/2009)

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 60/2009)

沙田市中心交通違例檢控數字

(文件 TT 61/2009)

114. 委員會知悉上述三份資料文件。

下次會議日期

115. 姚嘉俊先生宣布，下次會議定於二零零九年九月八日(星期二)下午二時三十分於區議會會議室舉行。

116. 會議於下午六時四十五分結束。

沙田區議會秘書處

STDC 13/15/45

二零零九年八月