

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一零年度第一次會議記錄

會議日期：二零一零年一月五日(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
陳國添先生,MH	區議會議員
陳盧燕冰女士,MH	“
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,MH	“
梁志堅先生,MH	“
梁志偉先生	“
梁永雄先生	“
盧偉國博士,BBS,MH,JP	“
莫錦貴先生,BBS	“
龐愛蘭女士	“
潘國山先生	“
蕭顯航先生	“
鄧永昌先生	“

出席者

湯寶珍女士, MH
蔡亞仲先生
衛慶祥先生
黃嘉榮先生
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
蔣德明先生
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
黃冰芬女士
曾茵茵小姐(秘書)

職 銜

區議會議員
“
“
“
“
“
“
“
增選委員
“
“
“
“
“
“
“
行政主任(區議會)4

列席者

杜彭慧儀女士, JP
梁阮潔明女士
李馥貞小姐
張日華先生
張詠敏小姐
劉志勤先生
吳俊傑先生
林意心女士
周振邦先生
劉志豪先生
梁健文先生
方寶珊女士
葉少偉先生
馮兆雄先生
彭敏華小姐

職 銜

沙田民政事務專員
沙田民政事務處高級行政主任(區議會)
沙田民政事務處候任行政主任(區議會)4
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(馬鞍山)
運輸署高級運輸主任(馬鞍山)
運輸署運輸主任(沙田)
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
房屋署房屋事務主任
香港警務處沙田警區行動主任
香港警務處沙田警區交通隊主管
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

馬少文先生
蔣年達先生
鄧志權先生
李鈞明先生
徐潤君先生
蕭穎思女士
陳立恩先生

蔡玉蓮小姐

職銜

土木工程拓展署總工程師/新界東二
土木工程拓展署高級工程師/四
機電工程署高級工程師/鐵路 3
艾奕康有限公司首席工程師
艾奕康有限公司高級工程師
龍運巴士公司高級車務主任
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

彭長緯先生, BBS, JP
陳敏娟女士
梁家輝先生
黃澤標先生
葛珮帆博士
劉偉倫先生

職銜

區議會副主席 (已有請假)
區議會議員 “
“ “
“ “
“ “
“ (未有請假)

負責人

主席歡迎運輸署運輸主任/沙田林意心女士及房屋署房屋事務主任梁健文先生出席會議。

2. 主席表示秘書處於會前收到李子榮先生的建議，提出先討論會議議程第 4 項及第 5 項一動議及提問。根據會議常規第 13(2)條，如需更改議事項目次序，須獲超過半數出席會議的委員同意，主席方可批准。

3. 秘書表示李子榮先生的建議已於早前傳真給交通及運輸委員會全體委員。

4. 李子榮先生表示根據以往經驗，續議事項及討論文件的討論時間較長，影響隨後有關民生事項的議題，故提出

更改議事項目次序。他建議是次會議先討論會議議程第 4 項及第 5 項—動議及提問，然後才討論會議議程第 2 項及第 3 項—續議事項及討論事項，希望各委員支持。

5. 姚嘉俊先生不同意即時更改議事項目次序。他表示土木工程拓展署的代表已到場，如即時更改議事項目次序，會影響會議運作。此外，一旦遇上政府提出重大議題，如討論文件置於議事程序中最後一項，亦會影響各議員提出意見，這樣安排亦會構成不公平。對於流會的情況，議員亦有責任。本屆交通及運輸委員會的會議在主席的安排下，會議流程亦很暢順。更改議事項目次序或需交由財務及常務委員會考慮。

6. 盧偉國博士表示李子榮先生的建議涉及財務及常務委員會就議事項目次序修改會議常規。現時會議常規訂明先討論續議事項，其次是討論文件。由於續議事項是跟進上次會議的事項，這是一般會議的慣常做法。討論文件的議題亦會影響民生，他認為先行討論有關項目是合理安排。另一方面，會議常規亦讓委員會彈性處理議程，如獲超過半數的委員同意，則可更改議事項目次序或加入議事項目。現時的會議常規是根據以往經驗制定，未必值得為單一事件作出修改。以是次會議的討論文件為例，T3 號道路對沙田居民的民生有重大影響，他認為不應更改議事項目次序。

7. 主席請各委員就李子榮先生的建議投票表決。會上沒有委員支持李子榮先生的建議。

(程張迎先生及蔡亞仲先生此時到達。)

委員請假事宜

8. 主席表示秘書處收到以下委員的書面請假申請：

梁家輝先生 另有工作

彭長緯先生	到廣州出席會議
陳敏娟女士	另有工作
黃澤標先生	出席地區活動
葛珮帆博士	離港工作

委員會通過上述委員的請假申請。

通過二零零九年十一月三日會議記錄

9. 委員會通過二零零九年十一月三日的會議記錄。

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 1/2010)

10. 鄧永昌先生認為運輸署及九龍巴士(1933)有限公司(九巴)的回應未能解決美田邨公共交通不足問題，對他們未有積極回應表示遺憾。

11. 李子榮先生詢問運輸署 80 號巴士路線由美林邨經美田邨或由美田邨經美林邨出大圍較快。如以美田邨為總站，行駛時間是否較短。

12. 林意心女士表示現時 80 號巴士路線以美林邨為總站，經迴路、香粉寮街往美田邨，然後經顯徑一帶出觀塘。若改由美田邨開出經香粉寮街直往美林邨，可走少一段迴路，行車時間會較短。

13. 主席表示委員會非常關注行車隧道增設八達通繳費服務，以及鐵路車站安裝月台伸縮板及幕門事宜，他請秘書處要求有關部門如有進一步資料即向委員會匯報。

(鄭則文先生及陳其興先生此時到達。)

討論事項

沙田新市鎮第 II 階段工程 – T3 號道路及相關工程：大埔公路蔚景園前支路研究進展匯報 – 由土木工程拓展署提交 (文件 TT 2/2010)

14. 主席歡迎土木工程拓展署總工程師/新界東二馬少文先生及高級工程師/四蔣年達先生，以及艾奕康有限公司首席工程師李鈞明先生及高級工程師徐潤君先生出席會議，匯報有關沙田新市鎮第 II 階段工程 – T3 號道路及相關工程：大埔公路蔚景園前支路研究進展。

15. 馬少文先生表示是次會議主要向委員匯報最新進展及討論研究方案，並簡介文件內容。

16. 姚嘉俊先生多謝土木工程拓展署（拓展署）提出多個方案給沙田區議會考慮。他認為 T3 號道路主要用作疏導北區及上水交通，方便中港貨車直達葵涌及機場一帶，對沙田區的交通幫助不大，但對沙田的民生有重大影響。他認為方案三是長遠可考慮的方案。現時車輛可於蔚景園前支路進入沙田市中心，該支路亦可直接前往秦石及隆亨一帶，無須經沙田市中心。面對日後車公廟路一帶的人口增長，蔚景園前支路可紓緩沙田市中心及大圍市中心的交通擠塞情況。根據拓展署的建議，落實方案三的時間較長，他認為如政府各部門加強溝通，應可縮短時間。他亦認為方案四是不可以解決長遠的交通問題的。

17. 鄭楚光先生表示方案一須徵收蔚景園的泳池用地，亦需時三至四年。他認為三較為可取，對於方案三提及的古樹，拓展署可研究興建不會遮蔽古樹的天橋，方案三於二零一七年完成，時間並不算太長。

18. 衛慶祥先生表示拓展署並沒有誠意與委員討論各個

方案，因文件只提及各個方案的限制，但未有列明當中的好處。他認為現時的反對聲音不單來自沙田市中心的居民及商戶，加上 T3 號道路影響深遠，拓展署應先諮詢提出反對的居民組織及團體，才繼續討論。另一方面，當年討論 T4 號道路時，拓展署未有考慮蔚景園的景觀，但現時 T3 的方案二則以景觀為主要考慮因素。根據當年 T4 號道路的資料，興建新道路的目的是紓緩大埔道沙田段的交通流量，當中超過七成的車輛來自沙田區外。政府可研究把這部分車輛分流繞過大埔公路，紓緩大埔公路沙田段的交通。

19. 容溟舟先生表示拓展署的回應是善意的，但政府必須先諮詢區內居民。他認為方案三較為可行，並指出當年公主道由三線改成四線行車，亦是一邊行車，一邊施工。沙田區的交通擠塞問題源於 T3 號道路興建時未有考慮往後會為沙田區交通帶來嚴重影響。他表示現時八號幹線的行車流量不高，政府仍有時間改善未來大埔公路可能出現的飽和問題。部門應抓緊時間，趕及於二零一七年完成方案三。

20. 盧偉國博士表示不會懷疑拓展署的誠意，相信該署是以客觀的態度提出可行方法，擇優而取。他的意見綜合如下：

(a)現時以方案三較為可行。他指出方案一要切入蔚景園範圍，根本並不可行；而方案四需要短期封閉蔚景園前支路，亦會影沙田區居民。因此，政府應盡快研究方案三；

(b)現時青沙公路交通流量不高，一般中港貨車亦不會使用城門隧道，但每逢繁忙時間由馬場開始的路段便會擠塞。政府可採取短期交通管理措施，以分流方式，改善繁忙時間的交通擠塞情況；以及

(c)部門應妥善安排搬遷古樹，並考慮如何處理大埔道兩

旁的白千層樹。

21. 馬少文先生回應，各方案現正進行可行性研究，尚未進入建議階段。文件中提及方案一至三的時間表是考慮到詳細設計、環評報告及刊憲等環節，如遇上反對意見或收地問題，所需時間亦可能較長，現時粗略估計完工時間為二零一七年。今次的匯報主要是聽取各委員的意見。他亦同意委員建議先諮詢居民，在適當時候會諮詢居民及聽取意見。

22. 運輸署高級工程師(沙田)張日華先生的回應綜合如下：

(a) 根據近期的觀察，早上七時三十分至九時三十分的繁忙時段，大埔公路南行線的交通負荷已接近飽和情況。此外，現時早上繁忙時間約有一千輛車輛經鄉事會路支路匯入大埔公路沙田段南行線，之後大部份車輛都使用大埔公路的快線及中線通往城門隧道公路及青沙公路，而慢線往沙田市中心及大圍則較少車輛行駛，只有約三百輛。由於行車線使用率不均，形成車龍至沙田馬場。因此政府建議加建至兩條行車線通往青沙公路，以解決交通擠塞問題；以及

(b) 至於已實施的短期交通管制措施，現時沙田火車站旁入城門隧道的一段路已畫上白線，當車輛進入該路段時已選定行車線，以減少切線導致的交通擠塞。

23. 主席表示委員會大致傾向支持方案三，希望土木工程拓展署再作研究。

運輸署提交的二零一零年部門周年計劃
(文件 TT 3/2010)

24. 林意心女士及張日華先生簡介文件內容。

25. 姚嘉俊先生對專營巴士路線發展計劃感到失望。他表示運輸署未有考慮委員會的動議及所爭取的事項，包括以往曾爭取巴士路線行駛八號幹線，而八號幹線通車已有一段時間，希望運輸署及巴士公司盡快研究。

26. 鄭楚光先生表示運輸署未有提供詳盡的文件給委員會討論。就道路改善及建設工程－水泉坳道路工程，他詢問是否包括水泉澳發展項目。由於日後水泉澳會有數萬人口，運輸署須盡早研究沙角街及沙田圍路兩個路口的交通管制措施，避免將來出現擠塞。另外，現時 82K 巴士路線客量不足，運輸署會否研究修改行車路線。隧道交通管制方面，現時隧道出口的限制車速為 50 公里，但不時發現行走自動繳費通道的車輛超出 50 公里。運輸署應考慮採取措施，例如在地面畫上 50 公里字樣，提醒駕駛人士車速限制，以減少意外。

27. 潘國山先生的意見綜合如下：

- (a) 運輸署有否機制檢討專線小巴路線的行駛架次，特別是上下班的繁忙時段；以及
- (b) 現時運輸署與營運商訂定車資後，只透過民政事務署通知沿線居民組織，但未有諮詢居民。他舉例指，早前 68K 號小巴路線加價，並沒有進行諮詢，當時他已建議在運輸署周年計劃中提出，並於事前諮詢居民。

28. 鄧永昌先生表示運輸署在文件中提供的資料非常有限，未有積極回應委員會在會議上提出的問題。他表示因應美田邨的人口增長，曾建議改善公共巴士服務，但運輸署未有積極跟進。他希望運輸署在未來一兩年與巴士公司改善大圍北的公共交通服務，包括美田邨及美林邨一帶。

29. 黃戊娣女士的意見綜合如下：

- (a) 有關二零一零至二零一一年度沙田區巴士路線發展計劃，運輸署應優化沙田區對外巴士服務，如開設沙田至將軍澳巴士路線及開辦巴士路線行經八號幹線；以及
- (b) 運輸署應盡快規定專線小巴安裝限速器，以保障乘客安全。

30. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 每年度的沙田區巴士路線發展計劃報告只顯示車輛數量，但並未有列出每條巴士路線的班次。他建議下次的報告詳列上年度及下年度的巴士班次，以作比較，以便了解巴士服務有否顯著改善；
- (b) 根據運輸署二零零八年十二月的資料顯示，亞公角街十字路口的行車流量飽和度已達百分之九十三。現時大部分進出馬鞍山的車輛會行經亞公角街，如日後出現擠塞，會影響馬鞍山的整體交通。運輸署應未雨綢繆，盡早研究改善措施，以紓緩交通擠塞問題；以及
- (c) 馬鞍山海濱長廊出現行人與單車爭路的情況，運輸署可否配合康樂及文化事務署(康文署)，讓康文署盡快完成工程，避免人車爭路。

31. 主席表示運輸署應跟進增設交通訊息顯示屏事宜，讓駕駛人士了解道路塞車情況。他又指出獅子山隧道收費亭闊度不足，運輸署已訂立長期、中期及短期方案，希望盡快落實方案。

32. 運輸署高級運輸主任(馬鞍山)吳俊傑先生表示增設巴士路線行經八號幹線的意見會轉交至運輸署巴士及鐵路科與巴士公司商討。如有關動議在是次會議獲得通過，亦會一併轉交巴士及鐵路科考慮。巴士及鐵路科現正積極考慮有關增設沙田至將軍澳巴士路線的建議。此外，現時全

港有四千多部專線小巴，專責小組正建議於二零一零年四月開始規定所有公共小巴安裝限速器。

33. 張日華先生表示運輸署會密切注意亞公角街的交通流量，而日後的交通增長主要來自烏溪沙，即使 86 區公屋落成後，車輛一般會使用馬鞍山繞道。此外，康文署於海濱長廊的第三期工程會於明年年中完成，現時運輸署、康文署及香港警務處(警務處)已積極跟進。至於獅子山隧道收費亭闊度不足問題，運輸署收集到的回應顯示現時的措施已可解決有關問題。現時運輸署正在設計包括安裝於沙田區的行車時間顯示系統，該署會參考該系統應用後的成效，再考慮在其他路段增設。他表示現時所有隧道的收費廣場前已設有 50 公里時速限制的交通標誌，運輸署會就委員的意見再作研究。

34. 主席表示獅子山隧道二號收費亭仍有空間擴闊，而現時交通並非過於繁忙，希望運輸署考慮擴闊該處。他要求運輸署代表向部門反映，東區隧道不時有車輛在八達通繳費通道前突然慢駛，讓尾隨車輛貼近，以遮擋其車牌，從而逃避自動繳費系統的偵測，但這樣容易構成交通意外。

(陳國添先生、鄭則文先生、梁永雄先生、莫錦貴先生、余倩雯女士及鄭啓祥先生此時離席。)

動議

衛慶祥先生提出有關 283 號巴士路線增設上落客車站的動議
(文件 TT 4/2010)

35. 衛慶祥先生表示公共巴士服務必須考慮沿線居民的需要。現時 283 號巴士路線猶如一條接駁巴士路線，只接載美城苑、美林邨及美田邨的居民往返沙田火車站，未有讓居民在沿途下車；而居於銅鑼灣村及道風山路一帶的居民，如欲前往沙田市中心，亦被逼乘搭其他路線巴士，而車資亦較 283 號巴士貴七毫。他希望 283 號巴士路線可於

銅鑼灣村及希爾頓中心設上落客站，方便沿線居民。

36. 馬行健先生表示現時沒有巴士路線讓美城苑、美林邨及美田邨的居民前往大圍診所或大圍工業區上班，而銅鑼灣村的居民也被逼乘搭其他巴士路線往沙田市中心，每程車資亦較 283 號巴士貴七毫，他希望 283 號巴士路線可於銅鑼灣村及希爾頓中心設上落客站，滿足居民需要。

37. 鄧永昌先生表示現時大圍北的巴士服務短缺，包括美城苑、美林邨及美田邨，運輸署應考慮引入其他巴士路線。283 號巴士路線班次較密，如於銅鑼灣村及希爾頓中心設上落客站及延長服務時間，可加強巴士服務及善用現有資源，因此他支持這項動議。

38. 唐學良先生表示從運輸署得悉，T3 號道路的設計導致 283 號巴士路線未能在銅鑼灣村及希爾頓中心設上落客站。他希望運輸署及巴士公司不要因利益問題而犧牲美城苑、美林邨及美田邨的居民。

39. 衛慶祥先生提出動議如下：

“九巴 283 號乃沙田區內前往美松苑與沙田市中心之一條循環路線巴士。

283 號自美松苑始發後，先後於美城苑、美林邨巴士總站、美田邨及大埔公路美桃樓前之各個巴士站讓乘客上落，沿途不停銅鑼灣村及希爾頓中心，令人感覺此路線猶如一條接駁巴士，其目的為接載上述屋苑及屋邨之居民往沙田火車站而已。

事實上，上述屋苑及屋邨之居民有需要前往大圍工業區工作、有需要前往大圍診所接受診治、往文化博物館一帶上學、參與宗教或文化活動等，同時亦有需要前赴希爾頓中心及毗鄰等商場消閒與購物，按目前上落客站之安排，有關居民不是採取步行之法，便是被

逼於沙田新城市巴士總站下車後再走回頭路步行前往。

希爾頓中心、蔚景園、新城市第三期之居民倘若前往上述屋苑及屋邨，無論是上學、探訪親友或消閒等，回程時同樣極不方便。

另外，居於銅鑼灣村、銅鑼灣山路及道風山路近大埔公路一帶之居民，如欲前往沙田市中心，也只能步行前往或被逼乘搭每程車資較 283 號巴士貴 7 毫的 80K 或 88 K 兩條路線巴士。

爲了令 283 號路線巴士能更有效服務沿線居民，沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求當局於銅鑼灣村前及希爾頓中心爲 283 號路線巴士設立上落客車站，以滿足居民所需。”

馬行健先生和議。

40. 委員會以 27 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，一致通過上述動議。

(梁志偉先生及蔣德明先生此時到達。)

(盧偉國博士、何秀武先生及馬行健先生此時離席。)

彭長緯先生提出有關新增巴士路線行經八號幹線的動議
(文件 TT 13/2010)

41. 主席表示由於彭長緯先生請假，他已委託楊文銳先生代爲提出動議。

42. 楊文銳先生表示動議中的新增巴士路線，可善用八號幹線，包括由港鐵大學站至香港國際機場及由馬鞍山區經八號幹線出中上環一帶。他代表彭長緯先生提出動議如

下：

“全世界第二長的斜拉橋昂船洲大橋於 12 月 20 日正式開放通車，連接沙田至青衣的青沙公路已全線開通，往來沙田、大嶼山、西九龍及新界西北將更快捷方便。

因應新幹線開通，政府仍未有新巴士路線方案，沙田區議會交通及運輸委員會促請政府把握八號幹線開通帶來的機遇，優化沙田區對外的巴士服務，並且強烈要求運輸署新增兩條巴士線，提供更快捷的機場及過海巴士服務，以彌補巴士服務不足的區域，方便沙田區居民：

- (一) 由港鐵大學站至香港國際機場，沿途經樂景街、火炭路、源禾路、沙田市中心、再往大圍方向，經美田路、到達大圍站公共運輸交匯處、車公廟路/美田路/紅梅谷路迴旋處上八號幹線、青沙公路、昂船洲大橋、青嶼幹線直達機場。新線可服務駿景園、銀禧花園、火炭、禾輦邨、瀝源邨、沙田市中心及大圍美林邨一帶居民，以便沙田西一帶的居民往來沙田及大嶼山赤鱗角機場。
- (二) 由馬鞍山區經八號幹線出中上環一帶，由馬鞍山烏溪沙站公共運輸交匯處為起點站，經馬鞍山市中心，恆康街以及第 77 區寧泰路，再經沙田八號幹線，由西隧出西環、上環港澳碼頭至中環碼頭為終點站，以提供較快捷省時的服務。”

楊祥利先生和議。

43. 主席希望運輸署於沙田區巴士路線發展計劃中積極回應上述動議。

44. 蕭顯航先生認為新增巴士路線必須考慮其效益。動議提出以大學站為總站，未必有太多乘客使用，應考慮以另

一地點作為總站。同時，如沿途設有太多車站，直達機場的效率亦會降低。此外，建議途經的駿景路只可讓五噸以下車輛行駛，只能安排單層巴士行走，而火炭樂景街現時已相當擠塞。他認為無須在動議中詳列巴士路線所途經的地點。

45. 容溟舟先生建議馬鞍山區經八號幹線出中上環一帶的巴士路線途經富安花園。

46. 黃冰芬女士支持新增由馬鞍山區經八號幹線出中上環一帶的巴士路線，並建議於大涌橋路設站，服務碧湖區一帶的居民及工業區上班的人士。

47. 林松茵女士表示現時顯徑的居民須前往美林邨及海福花園，才可乘搭機場巴士，因此建議往香港國際機場的新增巴士路線可於顯徑設站，以方便居民。

48. 潘國山先生表示此動議原則是善用八號幹線，並認同蕭顯航先生指巴士路線應發揮最大效用。動議中提及由港鐵大學站至香港國際機場的巴士路線所途經的大圍站公共運輸交匯處及沙田市中心現時已有機場巴士路線，但是大圍南一帶則未有機場巴士路線，因此建議有關巴士路線由車公廟路經顯徑及田心，再由迴旋處上八號幹線往機場。另外，運輸署於文件 TT 1/2010 中提及善用現有的公共交通系統網絡，以及減少服務路線重疊，因此 305 號巴士路線未能提供全日服務。運輸署現時可考慮 305 號巴士路線由美田總站開出，經顯田一帶，上八號幹線往中上環，以及提供全日服務。

49. 姚嘉俊先生認為運輸署未有長遠計劃運用八號幹線。是項動議原則是優化沙田區對外的巴士服務，要求運輸署考慮新增巴士路線，以行經八號幹線往香港國際機場及中上環一帶，至於途經的地點可交由運輸署考慮，以提高效益。同時，運輸署應隨著八號幹線的啓用，考慮重組 86 系重疊的巴士路線。

50. 主席認同姚嘉俊先生提出優化沙田區對外巴士服務的原則。除考慮動議中提及的新增巴士路線，亦應重組現時重疊的巴士路線。

51. 鄭楚光先生表示現時有多條過海巴士路線途經大老山隧道，但未有於廣源設站，居民亦感到不滿，運輸署應切實考慮。

52. 李子榮先生表示動議的精神在於善用八號幹線。他認為不需要在動議中仔細列出途經地點，只須保留動議的第一段及第二段，以及要求新增巴士路線行經八號幹線前往香港國際機場及中上環一帶，他不會支持綑綁式的動議。另外，他認為運輸署應考慮新增巴士路線由廣源至將軍澳，而 A41、A41P、E42 機場巴士路線，亦可行經較方便的八號幹線。他又要求增加現時 681 號巴士路線的班次，以及不反對這條巴士路線行經其他地區，以方便居民。

53. 主席提醒李子榮先生早前曾動議機場巴士路線於城門隧道設站，如機場巴士路線行經八號幹線，便不可於城門隧道設站。

54. 李子榮先生認為沒有矛盾，因為運輸署開設新路線需要較長時間。

55. 楊倩紅女士表示如 E42 號機場巴士路線行經八號幹線，對青衣居民不公平，路線亦會較行走城門隧道長一公里，因此她不贊成 E42 號機場巴士路線行經八號幹線。另一方面，E42 號機場巴士路線現時客量已飽和，建議新增巴士路線服務顯徑一帶居民。動議中的巴士路線或會與現時路線重疊，運輸署應提供有關資料。

56. 韋國洪先生認為動議必須詳列細則，以便運輸署依照委員會的決議作出研究。他又贊成姚嘉俊先生提出優化 86

系巴士路線，以及潘國山先生提出 305 號巴士路線行經八號幹線往中上環一帶，並提供全日服務。他表示日後大圍名城入伙後，會增加七千多人口，需要增設巴士路線，為當區居民服務。

57. 主席表示前往香港國際機場的巴士路線以港鐵大學站為總站，主要考慮到前往酒店及科學園工作的人士。另外，建議的巴士路線亦會途經現時沒有機場巴士路線的地點，包括瀝源、禾輦、銀禧花園及駿景園，宏觀上優化整個沙田區的對外巴士服務。

58. 楊文銳先生表示動議的精神在於善用八號幹線，優化整個沙田區的對外交通。他代彭長緯先生提出修訂動議如下：

“全世界第二長的斜拉橋昂船洲大橋於 12 月 20 日正式開放通車，連接沙田至青衣的青沙公路已全線開通，往來沙田、大嶼山、西九龍及新界西北將更快捷方便。

因應新幹線開通，政府仍未有新巴士路線方案，沙田區議會交通及運輸委員會促請政府把握八號幹線開通帶來的機遇，優化沙田區對外的巴士服務。並且強烈要求運輸署新增兩條以上巴士線，提供更快捷的機場及過海巴士服務，以彌補巴士服務不足的區域，方便沙田區居民。並必需考慮以下重點：

- (一) 由港鐵大學站至香港國際機場，沿途經樂景街、火炭路、源禾路、沙田市中心、再往大圍方向，經美田路、到達大圍站公共運輸交匯處、車公廟路/美田路/紅梅谷路迴旋處上八號幹線、青沙公路、昂船洲大橋、青嶼幹線直達機場。新線可服務駿景園、銀禧花園、火炭、禾輦邨、瀝源邨、沙田市中心、大圍美林邨、顯徑、隆亨邨一帶居民，以便沙田西一帶的居民往來沙田及大嶼山赤鱗角機場。

(二) 由馬鞍山區經八號幹線出中上環一帶，由馬鞍山烏溪沙站公共運輸交匯處為起點站，經馬鞍山市中心，恆康街以及第 77 區寧泰路富安花園，濱景花園，再經沙田八號幹線，由西隧出西環、上環港澳碼頭至中環碼頭為終點站，以提供較快捷省時的服務。

(三) 優化現行 305 巴士線行駛至田心巴士站後，經由八號幹線出中上環，並全日行駛。”

楊祥利先生和議。

59. 委員會以 25 票贊成、0 票反對及 2 票棄權，通過上述修訂動議。

(林松茵女士此時離席。)

提問

姚嘉俊先生就巴士安全帶設備的提問

(文件 TT 5/2010)

60. 主席歡迎龍運巴士公司(龍運)高級車務主任蕭穎思女士出席會議，回答委員提問。

61. 姚嘉俊先生的詢問及建議綜合如下：

(a) 運輸署會否積極考慮修訂現時於交通工具上使用安全帶的法例；

(b) 運輸署及各間專營巴士公司可否提供突擊巡視巴士司機駕駛行為的數據；

(c) 運輸署應考慮立法規管所有乘客在巴士上佩戴安全

帶，或最低限度規管所有巴士的上層乘客佩戴安全帶。據文件顯示，現時只有龍運在所有巴士座位裝設安全帶；而九巴則有一半巴士裝設安全帶；城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司的千多部巴士當中，只有 187 輛巴士的座位裝設安全帶；以及

- (d) 馬鞍山迴旋處較將軍澳發生巴士失事意外的地點更易發生意外，該地點需要上落斜，司機一不留神或車速太快，便會發生意外。運輸署應盡快檢查沙田區所有迴旋處的安全程度。

62. 容溟舟先生的詢問綜合如下：

- (a) 現時運輸署已規定所有新購置的小巴座位必須裝設安全帶，但未有規管新購置巴士，他詢問運輸署原因何在；以及
- (b) 早前運輸署表示將軍澳迴旋處的設計不存在安全問題，但仍發生交通意外，會否涉及車長的駕駛態度。他認為運輸署強迫巴士公司減少在路面行走的巴士，以致巴士公司縮減班次，安排車長兼顧多條路線，減少車長的休息時間。運輸署有否就車長駕駛及休息時間訂立指引。

63. 楊倩紅女士的意見綜合如下：

- (a) 部分龍運巴士的安全帶設備已損壞，巴士公司是否會定期檢查及維修；
- (b) 部分乘搭機場巴士的旅客未必知道要扣上安全帶，可否於上車時提醒乘客；以及
- (c) 她認為背帶式設計較腰間式設計更為安全，建議運輸署考慮要求巴士公司裝設背帶式安全帶。

64. 張日華先生回應，會參考將軍澳迴旋處的措施，加強駕駛人士的安全意識。

65. 主席表示部分駕駛人士於馬鞍山雅景臺往沙田方向路段出馬鞍山迴旋處經常沒有放慢車速，直衝出迴旋處，容易發生意外，運輸署應採取措施，確保安全。

66. 九巴經理(車務)馮兆雄先生的回應綜合如下：

(a)現時未有法例規管所有巴士座位裝設安全帶，但九巴新購置的巴士部分座位會裝設安全帶；以及

(b)九巴重視對車長的培訓，內部會透過不同媒介向車長宣傳安全意識，講解正確的駕駛態度，提醒他們需注意的交通黑點，並定期作出監察。

67. 新巴及城巴有限公司公眾事務主任彭敏華小姐重申現時兩巴的所有巴士設備均符合運輸署的指引，九七年前設計的巴士上層車頭擋風玻璃已加設保護欄杆，而九七年後設計的巴士上層第一行四個座位均加裝安全帶。此外，兩巴購買新車時，會為 14 個無遮擋的座位裝設安全帶。公司亦已加派人手於夜間監察車長的駕駛態度，並以雷射槍偵測車速。

68. 蕭穎思女士回應，龍運已加強向車長宣傳安全意識，並定期作出監察。另外，每月定期驗車時皆會檢查安全帶，若發現損壞即會安排維修。

69. 林意心女士回應，對於規管巴士裝設安全帶，她表示有關的考慮是多方面的，例如巴士的車速限制等。運輸署已備悉委員的意見。

李子榮先生就港鐵列車行駛時發出的聲浪的提問
(文件 TT 6/2010)

70. 主席歡迎香港鐵路有限公司(港鐵)公共關係經理一對外事務陳立恩先生及公共關係主任一對外事務蔡玉蓮小姐出席會議，回答委員提問。

71. 李子榮先生表示馬鞍山鐵路的噪音影響沿綫居民的生活，對環境保護署未有派代表出席會議，表示不滿。他又提出以下問題：

- (a) 現時的噪音管制條例是否已過時，以致未能配合香港繁忙的環境；以及
- (b) 港鐵可否體恤居民的苦況，於富安花園附近的列車上斜路段延遲加速，並於近富輝花園位置延長隔音屏障。

72. 蕭顯航先生的詢問綜合如下：

- (a) 東鐵沿綫居民亦深受列車的噪音影響，港鐵有否相應措施；
- (b) 港鐵有否監管使用港鐵路軌的內地列車；以及
- (c) 港鐵可否提供數據，以比較二零零零年及二零一零年所增加的列車班次。

73. 衛慶祥先生表示曾有文禮閣居民投訴港鐵列車的噪音，建議於車公廟路往大圍站加設隔音屏障。港鐵作為大型公共服務機構，有需要履行社會責任。他又詢問列車加裝裙板可減少多少噪音。

74. 蔡玉蓮小姐回應，自馬鞍山綫於二零零四年啓用後，一直運作良好。港鐵理解沿綫居民對鐵路營運的關注，因此已採取多項措施，減低列車運作時所產生的聲浪。她重申鐵路的建設已通過環境評估，而列車產生的聲浪亦符合法例要求。此外，列車車底及路軌兩旁亦採取多項紓緩措

施，以減低行車時所產生的聲浪，包括在車底、路軌兩旁通道及護牆內側設置吸音物料。港鐵一直監察列車營運對附近環境的影響，並會繼續透過日常的維修工作，確保路軌狀況和設施運作正常，以及按實際需要，在不同路段實施有效的紓緩措施，盡量減低列車營運時產生的影響。她表示，公司已決定於數個月後停辦貨運服務，而內地鐵路營運單位亦陸續改以電動機車取代柴油機車牽引的直通車。她會向公司反映委員的意見。

75. 主席表示曉峰灣畔及海典灣一帶亦受港鐵列車噪音影響。他希望港鐵積極回應委員的意見。

76. 羅光強先生表示富寶花園及雅典居沒有隔音屏障，居民深受港鐵列車噪音影響。

77. 何厚祥先生表示東鐵及馬鐵沿綫居民均受列車噪音影響，建議於上述鐵路的適當位置安裝隔音屏障。

78. 湯寶珍女士表示馬鐵沿綫接近港鐵站的地點設有隔音屏障，但較為遠離港鐵站的位置則沒有隔音屏障，應考慮改善設施。

79. 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香港鐵路有限公司加強措施，消減列車行車時帶來噪音影響附近居民，包括於東鐵及馬鐵沿綫適當地點，延長在鐵路旁 1.2 米隔音屏障，並定期於全綫作出噪音評估報告，以期作出適時監察，維持社區安寧。”

湯寶珍女士和議。

80. 委員會以 24 票贊成、0 票反對及 0 票棄權通過上述動議。

(湯寶珍女士、李子榮先生、龐愛蘭女士及潘國山先生此時離席。)

容溟舟先生就港鐵安全事故的提問

(文件 TT 7/2010)

81. 主席歡迎機電工程署(機電署)高級工程師/鐵路 3 鄧志權先生出席會議，回答委員提問。

82. 容溟舟先生對港鐵未有派出工程師出席會議，解答列車事故的提問，表示遺憾。他的詢問綜合如下：

- (a) 兩款列車的設計壽命為何。若車齡已超過設計壽命的一半，港鐵或機電署會否加強對這些列車的監管，避免同類事件發生；
- (b) 兩鐵合併時，列車的維修手冊和技術指引等文件有否交給港鐵；
- (c) 車門開啓後，列車應不能開動，但為何會發生這次因車長觸碰某個按鈕而令列車溜前的事。日後東鐵綫加設月台伸縮板後，會否出現列車車門和伸縮板開啓後，列車仍會啓動的問題。在技術層面上是否可作改動，確保列車車門開啓後，即使車長不慎碰到控制煞車器的按鈕，也不會影響列車的停泊制動功能；
- (d) 港鐵表示主動對外公布事故，為何傳媒機構那麼遲才獲悉事故發生。另外，港鐵的回覆未有交代事故發生後，會否免除該車長的駕駛職務或另有安排；
- (e) 機電署會否抽驗行使中的列車及得知事故發生後，有否即時要求港鐵抽驗列車或監督列車的日常維修；以及

(f) 原本預留給馬鞍山綫的一架列車被抽調到九龍南綫使用，馬鞍山綫的資源會否變得緊絀。

83. 何厚祥先生表示，區議會一直關注列車事故的應變問題。當年九廣鐵路等亦表示會改善應變機制，但現時港鐵的機制似乎有欠完善。他的詢問和建議綜合如下：

(a) 要求港鐵提供處理這次事件的職員職級，有否受過相關的列車安全培訓，以確保判斷恰當。若這次事故屬個別情況，港鐵如何跟進涉事的職員；

(b) 港鐵守則有否訂明要向傳媒通報事故。他建議港鐵和有關政府部門共同制定明確的事故應變機制，包括清晰的通報機制，讓公眾安心；以及

(c) 若車長能輕易碰到該按鈕，導致列車溜前，則問題不一定在於車長，反而是硬件方面有需要改善。他詢問機電署有否要求港鐵作出相關檢視或改革。

84. 機電署高級工程師/鐵路 3 鄧志權先生回應，通報機制分為兩方面，包括向市民及政府通報事故的機制。後者已在《香港鐵路條例》第 556 章訂明，港鐵在發生事故後，須依據機制向機電署等政府部門通報事故。機電署在書面回覆提及的是向政府通報的機制，而港鐵回覆則著重向市民通報的機制。

85. 蔡玉蓮小姐表示港鐵明白事件會引起公眾和區議會的關注，事件發生後已主動向外公布事件。她表示鐵路運作十分複雜，牽涉的組件及系統數以十萬計，同時亦有機會涉及人為因素，故偶爾出現一些小問題，都是不難理解的。就十二月五日列車橫栓移位的事件，她解釋橫栓移位對列車運作不會構成太大影響，港鐵得知橫栓移位後，已即時安排職員攔守有關位置，避免乘客靠近。當時處理事件的職員認為事件不涉及安全問題。她表示港鐵在通報方面欠妥善，事後已作出檢討和複核處理事故的程序。複核

後，港鐵認為事件會引起公眾關注，因此已即時通報政府部門和對外公布。她表示港鐵有既定程序處理緊急和非緊急事故，亦會檢討各項應變措施，研究可改善的地方，例如根據不同事故的發生情況，向乘客發放資訊。

86. 陳立恩先生就東鐵綫十二月十一日的事務回應如下：

- (a) 當日下午二時多，列車由粉嶺站開往上水站，車長察覺列車行駛時欠暢順。到達上水站後，車長開啓列車車門讓乘客下車，當時列車向前移動少許，他即時煞停列車。根據車長守則，他應即時向車務控制中心通報，先安排所有乘客下車，再駕駛列車回車廠檢查。列車車門開啓後，理應不會向前行駛，但當時車長不慎碰到一個按鈕，導致事件發生；以及
- (b) 就列車加設月台踏板後會否出現同樣情況，他表示沒有相關資料回應。他指出安全是港鐵公司的首要考慮因素，為確保安全，訊號系統在設計上是非常安全的，當列車車門開啓時，列車便不能開動。即使訊號系統需要作出任何改動，這項安全設計的原則並不會改變。若日後決定加設自動伸縮月台踏板系統，港鐵會確保自動伸縮踏板運作時，列車不會啓動。

87. 鄧志權先生就機電署在發生兩宗事故後的跟進工作回應如下：

- (a) 港鐵於十二月八日通知機電署有關十二月五日發生的事故，該署十分關注事件，並即時派員到車廠調查。雖然事故不涉及機件故障，但該署亦即時要求港鐵調查事故原因，以及即時檢查所有列車的車間通道，確定機件沒有故障；
- (b) 該署亦要求港鐵加強列車車間通道及橫栓的檢查，包括要求港鐵員工每天在列車出車前進行一次巡查，並要求工程人員在完成車間通道扣件和橫栓的維修後

作徹底檢查，以防止同類事件再次發生，及保障乘客安全；

- (c) 就十二月十一日列車輕微溜前的事務，該署於即日接獲港鐵的通知，並即時派員到港鐵車廠檢查列車，發現事件與機件故障無關。該署亦即時建議港鐵加強列車操作程序，避免同類事件發生；以及
- (d) 該署亦要求港鐵改動相關設備的設計，加設保護裝置，避免車長因不慎碰到該設備而干擾煞車器的功能。港鐵公司已接納此建議。另外，該署會繼續跟進港鐵就兩宗事故採取的改善措施，確保情況得到改善。

88. 容溟舟先生提出以下建議：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求政府應加強監察港鐵系統的日常運作及維修，確保港鐵能提供安全的鐵路系統予市民使用，如港鐵發生意外事故，應即時向機電署及市民通報，讓市民一同監察鐵路運作，保障市民生命安全。”

89. 主席請機電署於下次會議續議事項回覆上述建議，並多謝港鐵公司及機電署代表出席會議。

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 8/2010)

更改道路時速限制事宜

90. 李錦明先生詢問大涌橋路東行線的車速限制由每小時 70 公里改為 50 公里的原因。他認為更改時速限制應視乎需要而定，考慮該路段是否經常發生交通意外。更改時

速限制後，警方往往會設置攝錄機監察車輛時速，以控告超速車輛。他表示，運輸署在更改時速限制生效後才通知區議會，若區議會不作回應，市民會認為有關更改是經區議會同意的。

91. 程張迎先生詢問大涌橋路東行線突然改變車速限制的原因。他表示，巴士站對出路段要更改時速限制尚可理解，但不明白為何對面沒有巴士站的路段亦要更改時速限制。第一城對出路段十多年來變化不大，設計上亦沒有太大改動，時速限制曾由每小時 50 公里上調至 70 公里，但現時又下調至每小時 50 公里，令駕駛者無所適從，而且未有諮詢區議會，他認為運輸署在這方面的管理不太妥善。

92. 張日華先生回應大涌橋路的車速限制由每小時 70 公里改為 50 公里的一段是位於第一城對出巴士站附近，主要考慮到該處有很多巴士靠站及離站，因此將附近約 300 米路段的車速限制減至每小時 50 公里。他表示運輸署經常檢討公路上的時速限制，並設專責檢討時速限制的委員會（專責委員會），由運輸署職員及外界人員組成，定期審批時速限制的檢討建議。

93. 韋國洪先生的意見綜合如下：

- (a) 更改車速限制時應考慮有關地點的交通事故多寡，再衡量是否有需要更改。他以大圍田心迴旋處為例，該處交通意外頗多，有時候一星期發生數宗意外，曾因道路工程原因把行車線臨時由三線改為兩線，期間因而減少交通意外發生。他希望運輸署關注真正需要更改時速限制的地方；以及
- (b) 建議於下次交通及運輸委員會討論時速限制委員會的組成、更改時速限制的準則，並提交過往更改時速限制的數據。他認為運輸署更改時速限制時應一併考慮區議會的意見。

94. 鄭楚光先生表示，就田心迴旋處經常發生意外，他建議在迴旋處入口中線加上一條長線，避免車輛在路口切線，左線車輛亦較為安全，有助減少意外發生。

95. 盧燕冰女士詢問可否撤回該路段的更改時速限制決定或延遲生效日期。她表示，雖然有關時速限制更改已生效，但運輸署可作出檢討，若檢討後發現效果欠佳，應撤回更改。

96. 楊文銳先生表示會於下次交通及運輸委員會提問有關每條道路的車速限制規劃。他詢問運輸署釐定時速限制的準則及準則何時訂立，是否沿用至今。他舉例指，大學站至科學園的道路頗長，乘巴士往返的人流眾多，但該路段的時速限制卻是每小時 50 公里，巴士司機也認為速度很慢。

97. 主席認為有些地方的時速限制不太合理，他的意見及詢問如下：

(a) 專責委員會的決定欠缺區議會參與。他查詢專責委員會的組成及成員是否熟悉本區交通情況；

(b) 以西沙路為例，經常有警員在該處“抄牌”，令馬鞍山居民十分不滿。區議會爭取了很久，運輸署才把時速限制改為每小時 70 公里；以及

(c) 請運輸署回覆有關更改時速限制準則及專責委員會的詢問。

98. 張日華先生的回應綜合如下：

(a) 道路上的時速限制是根據多項因素而設訂，若客觀環境達不到標準，運輸署會把時速限制調低一級，例如馬鞍山錦泰苑附近供小巴和巴士由寧泰路連接馬鞍

山路的臨時支路，因達不到每小時 80 公里的要求，因此該附近的馬鞍山路的時速限制只可設訂為 70 公里；

- (b) 專責委員會主席是運輸署助理署長；
- (c) 運輸署會就不同情況，除了提出減速建議，亦會建議加速，例如馬鞍山一段西沙路最近亦提昇了時速限制。大涌橋路的減速措施已於十一月二十七日生效，之前運輸署依慣例作出一般諮詢，收集了附近居民及當區議員的意見。就區議會對時速限制的關注，他表示日後在更改時速限制前會在「運輸署進度報告」內列出，以諮詢區議會；以及
- (d) 田心迴旋處現時有空間可收窄某些位置，但日後車輛會增多，並不適宜。他會與韋國洪先生跟進有關問題。

68K 號小巴加價事宜

99. 程張迎先生詢問 68K 號小巴的車費由元旦日開始加價，但進度報告沒有提及有關事項，而且未得到區議會的認同。

100. 林意心女士就 68K 號小巴加價事宜的回應綜合如下：

- (a) 遞交文件 TT 8/2010 的日期為十二月十五日，因此文件中未有反映 68K 號小巴加價事宜，加價事宜於二零一零年一月一日生效，下一份進度報告會提及；以及
- (b) 該路線遞交加價申請後，運輸署已經審慎考慮該路線的營運及各方面的數據後，認為有需要輕微調整車資。運輸署於年多前曾透過沙田民政事務處，收集議員及地區人士對有關的專線小巴票價調整的意見。期間，我們亦曾與議員及地區人士會面及多番接觸，解釋有關票價調整的原因。

101. 程張迎先生表示，據他所知，上述諮詢並未就加價事宜達成共識，仍在討論行車路線的安排，但運輸署卻突然表示於元旦加價。

102. 主席建議運輸署會後與程張迎先生跟進有關事宜。

的士、小巴權益關注大聯盟的訴求

103. 主席表示「的士、小巴權益關注大聯盟」向區議會遞交信件，他請吳俊傑先生簡單交代事件。

104. 吳俊傑先生的回應綜合如下：

- (a) 的士、小巴權益關注大聯盟於去年十二月分別發信給沙田區議會交通及運輸委員會主席及運輸署總部的士策劃組，希望放寬新界的士營運地區至現行法例規定範圍以外的地方，包括馬灣、亞洲國際博覽館、東涌吊車站及愉景灣；
- (b) 運輸署的士策劃組已於去年十二月底回覆，解釋受現時道路交通條例監管，大嶼山的士、新界的士和市區的士各有特定經營範圍，而新界的士的主要服務範圍是新界東北和新界西北，亦可沿指定路線接載乘客往返法例訂立的許可營運地區邊緣的主要公共運輸交匯處及某些主要公共或基建設施，例如沙田馬場、機場客運大樓及迪士尼樂園等；以及
- (c) 運輸署的士策劃組認為現時沒有充份理據支持放寬新界的士營運地區至現行法例規定範圍以外。

105. 姚嘉俊先生表示，鄭楚光先生曾詢問有關放寬新界的士營運範圍，並建議運輸署放寬新界的士營運範圍至某些地方，例如突破青年營，但運輸署未有回覆。他詢問現時的道路交通條例何時訂立，是否需要作出檢討。他建議由交通及運輸研究工作小組跟進，研究的士團體的意見，並

檢視現行制度是否需要修改，以便相關政府部門日後跟進有關意見或投訴。

106. 鄭楚光先生表示，希望政府檢視條例時考慮市民的實際需要，並作出相應修改。

(楊文銳先生此時離席。)

工作小組報告

(文件 TT 9/2010)

107. 委員備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。

資料文件

路政署工程進度報告

(文件 TT 10/2010)

108. 蕭顯航先生詢問樂信徑加建貨車及電單車泊位的位置和數目。

109. 張日華先生回應，落路下天橋底的停車場會加建兩至三個私家車泊車位及數個電單車泊車位。

110. 李錦明先生詢問大圍區加設行人過路設施及不准車輛停泊區的位置。

111. 路政署新界區區域工程師/沙田(1)周振邦先生表示會於會議後與李先生跟進。

112. 委員會備悉路政署的工程進度報告內容。

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 11/2010)

沙田市中心交通違例檢控數字
(文件 TT 12/2010)

113. 委員會備悉上述兩份資料文件。

下次會議日期

114. 主席宣布，下次會議定於二零一零年三月九日(星期二)下午二時三十分於沙田區議會會議室舉行。

115. 會議於下午六時二十九分結束。

沙田區議會秘書處

STDC 13/15/45

二零一零年二月