

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一零年度第二次會議記錄

會議日期：二零一零年三月九日(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,MH	“
梁志堅先生,MH	“
梁志偉先生	“
梁家輝先生	“
梁永雄先生	“
盧偉國博士,BBS,MH,JP	“
	“

列席者

梁漢新先生
方寶珊女士
葉少偉先生
馮兆雄先生
王麗玲女士

職銜

房屋署副房屋事務經理/物業管理
(隆亨邨)
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經理

應邀出席者

陳嘉齡先生
譚佩華女士
歐偉雄先生
蔡玉蓮小姐

職銜

教育局高級學校發展主任(沙田)
運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界)
土木工程拓展署工程師 3
香港鐵路有限公司
公共關係主任-對外事務
九龍巴士(一九三三)有限公司
策劃及發展部副主管
九龍巴士(一九三三)有限公司
策劃及發展部主任
新世界第一巴士服務有限公司營運經
新世界第一巴士服務有限公司助理營運
經理
安誠工程顧問有限公司
駐地盤高級工程師
保華-協力聯營承建商代表

游妙兒女士

李述恒先生

魏子民先生
馬詹唯先生

戴樂兒先生

李捷恆先生

未克出席者

莫錦貴先生, BBS

職銜

區議會議員 (已有請假)

負責人

主席歡迎接替運輸署高級運輸主任(馬鞍山)吳俊傑先生的黃依凡女士出席會議。

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 出席廣州市越秀區政協委員

委員會通過二零一零年一月五日的會議記錄。

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 15/2010)

有關 283 號巴士路線增設上落客車站的動議

4. 衛慶祥先生對運輸署及九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)沒有回應交通及運輸委員會(委員會)在上次會議的訴求，感到極為失望。他表示運輸署及九巴建議 283 號巴士線恢復行走大埔公路(沙田段)及沙田鄉事會路往沙田市中心巴士總站一段，並非委員會的要求，亦不理解為何運輸署及九巴在工程完成一段時間後才提出建議。

5. 鄧永昌先生表示曾多次公開提出有關訴求，但始終沒有回應。他對運輸署及九巴的回覆表示遺憾。

6. 馬行健先生對運輸署及九巴的回覆表示遺憾。他的意見綜合如下：

(a) 由於 283 號巴士線未有在希爾頓中心設站，居民只可在沙田市中心下車徒步前往大圍診所，對居民造成不便；

(b) 現時銅鑼灣村居民乘搭 283 號巴士線到沙田市中心轉車可享有轉乘優惠，但九巴建議的其他路線卻沒有轉乘優惠；以及

(c) 歡迎 283 號巴士線恢復行走大埔公路的建議，並要求一併恢復 80 號巴士的原有路線。

7. 梁永雄先生對運輸署未有理會沙田區市民的訴求深感失望，他的意見綜合如下：

(a) 轉乘計劃不適用於長者及行動不便的人士，為方便他們前往大圍診所，應在希爾頓中心加設車站；以及

(b) 居民對 283 號巴士線的需求日增，加上美田邨將興建新公屋單位，他建議重組 283 號巴士路線，先行經美田邨，再到美松苑，預計可縮減行車路線及時間，屆時在銅鑼灣村及希爾頓中心加設車站應問題不大。他請運輸署重新考慮重組 283 號巴士線的建議。

8. 主席表示當初部分巴士路線因大埔公路(沙田段)工程改道，但工程已完成多時，運輸署直到委員會提出才開始研究恢復原來的巴士路線，實在是後知後覺。

(盧偉國先生此時到達。)

有關新增巴士路線行走八號幹線的動議

9. 彭長緯先生表示，沙田區需要更有效的交通網絡，委員會是因應沙田區居民的實際需求，提出開辦三條巴士路線行走八號幹線的動議。他對運輸署及巴士公司的回覆感到失望，認為運輸署日後研究巴士路線時，應為沙田區居民提供行走八號幹線的新巴士線。

10. 主席表示馬鞍山開出的過海巴士線經常客滿，情況一直未有改善，加上未能善用八號幹線，他對此感到失望。現時未有巴士線前往上環及西環，而要求開辦的馬鞍山至港島區的巴士線須行走八號幹線，與現時行經繁忙街道的路線不同，除了有助紓緩路面擠塞情況，亦方便居民直達西環、上環、中環及香港大學，希望有關部門重新考慮。

11. 運輸署高級運輸主任(沙田)李永華先生及高級運輸主任(馬鞍山)黃依凡女士表示會再研究委員的建議。

討論事項

2010 - 2011 年度沙田區巴士路線發展計劃

(文件 TT 16/2010)

12. 主席歡迎運輸署、九巴及新巴及城巴有限公司的代表出席會議及回答委員提問。

13. 運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界)譚佩華女士簡介文件內容。

(蔣德明先生此時到達。)

14. 姚嘉俊先生表示歡迎運輸署的建議，認為附件三至附件八的建議反映運輸署聆聽委員會的訴求。他的意見綜合如下：

- (a) 認為 49S 與現有巴士線 49X 的發音相近，為免乘客混淆，建議更改名稱。他又建議加密 49S 的班次，並改為全日行駛；
- (b) 建議 49S 號巴士線行經沙角邨、乙明邨、博康邨、顯徑邨及田心一帶，以回應該區居民的訴求；
- (c) 現時從沙田區往西九龍可乘坐 86 號系列巴士線，他建議運輸署研究該系巴士行經八號幹線的可行性，若經八號幹線往美孚再到深水埗，車程將更快捷方便；
- (d) 歡迎 284 號巴士線改為循環線後增設車站，方便前往翠湖花園及碧濤花園的乘客；以及
- (e) 認為建議開辦的 798 號巴士線忽略了沙田居民的需求。他表示首班車於早上九時五十分才由沙田開出，時間太遲，班次亦疏落，路線覆蓋區內範圍太少。他建議增加班次及統一對開服務班次，並要求行經威爾斯親王醫院及小瀝源工業區，再上大老山隧道，讓更多沙田居民受惠。他又建議在大老山隧道提供轉乘優

惠，方便馬鞍山居民前往將軍澳。

15. 彭長緯先生的意見綜合如下：

- (a) 現時 81K 號巴士線的班次供不應求，反對把部分雙層巴士改為單層空調巴士，並建議 80M 號巴士線下調車費至相等於 81K 號巴士線的價格，並提供相同的轉乘優惠；以及
- (b) 798 號巴士線首班車由火炭開出的時間太遲，建議該路線行經沙田區更多地方，讓更多沙田居民受惠。他又建議由九巴和新巴及城巴聯營這路線，以解決新巴及城巴未能提供足夠班次的問題，並要求在大老山隧道提供轉乘優惠，讓更多居民可以乘坐該線巴士。

(楊倩紅女士、龐愛蘭女士及陳其興先生此時到達。)

16. 鄭楚光先生的意見綜合如下：

- (a) 贊成新增 49S 號巴士線，但不希望影響原有 49X 號巴士線的班次；以及
- (b) 歡迎建議的 82K 號巴士線重組方案，反映運輸署已聽取沙田區 11 位中學校長共同的要求。他要求重組路線後維持現有車輛數目、服務班次及車費，以吸引更多乘客。

17. 黃戊娣女士的詢問及意見綜合如下：

- (a) 歡迎增加 43X 及 681P 號巴士線的班次；
- (b) 馬鞍山區人口不斷增加，特別是錦泰一帶短期內有樓宇落成，建議增加 86C 號巴士線的班次，以應付新增需求；

(c) 查詢為何 798 號巴士線不能在早上開車時提供對開服務，建議由九巴和新巴及城巴聯營這路線，並在大老山隧道提供轉乘優惠，方便馬鞍山居民前往將軍澳；以及

(d) 詢問 682 號巴士線取消安業街分站後有多少居民受到影響。

18. 梁永雄先生支持 283 號巴士線的重組建議，但要求恢復受 T3 工程影響而刪減的美桃樓分站，並建議在銅鑼灣村及希爾頓中心加設分站，以及考慮把 283 號循環線改為對開線。

19. 程張迎先生表示新田圍居民難以接受 82K 號線建議的票價及班次安排，認為班次太疏，而縮短路線後車費只下調一角並不合理。此外，該路線改道後需繞經其他地方才到達威爾斯親王醫院，對前往醫院覆診的長者造成不便。他詢問改道後對來往穗禾苑和火炭的乘客有何影響。他認為現階段不宜討論二零一一年十月才實施的路線。

20. 鄭則文先生的意見綜合如下：

(a) 歡迎開辦 798 號巴士線，但不滿未有提供對開服務，而繞經沙田的路線亦太短。對於運輸署沒有開辦馬鞍山至將軍澳路線，他建議在大老山隧道設轉乘優惠，方便馬鞍山居民前往將軍澳；以及

(b) 馬鞍山的人口不斷增加，欣安邨亦將於二零一一年落成入伙，但 85K 號線部分巴士將改為單層空調巴士，等同於縮減服務，為沿線居民帶來不便。

21. 劉偉倫先生的詢問及意見綜合如下：

(a) 就 284 號巴士線重組路線的建議，他詢問可否提前實施及增加班次，以縮短候車時間至五、六分鐘，以及

會否改變巴士站的位置；

- (b) 認為 798 號巴士線在沙田的覆蓋範圍不足，候車時間太長，而火炭開出的首班車亦過了上班時間。他建議在大老山隧道提供轉乘優惠，方便沙田東及沙田南居民前往將軍澳，以及提早首班車的時間至早上六時或七時；以及
- (c) 若新巴及城巴 682 號巴士線只在大老山隧道提供轉乘優惠，乘客在馬鞍山至大老山隧道之間由 682 號線轉乘 798 號線往將軍澳仍須支付 682 號線的 19 元車費，根本無法受惠。

22. 容溟舟先生的意見及詢問綜合如下：

- (a) 84M 號巴士線其中一部雙層巴士將轉為單層巴士，他希望繁忙時間以雙層巴士行走，並建議加設低地台單層巴士，方便長者上落；
- (b) 對於 289K 號巴士線部分車輛改為單層空調巴士，他要求提供繁忙時段的乘客數據，並詢問更改巴士後，班次是否足夠；
- (c) 建議 286M 號巴士線往鑽石山方向在富安花園加設車站；
- (d) 建議 43X 和 89C 號巴士線增加低地台巴士數量，方便長者上落，並詢問編配低地台巴士的準則；
- (e) 建議向職業訓練局學生推廣，鼓勵他們乘坐 49S 號巴士線往來校舍及大圍，並下調候車時間至 20 分鐘；
- (f) 認為 798 號巴士線首班車太遲開出，若新巴及城巴沒有足夠車輛，建議運輸署批准新巴及城巴暫用非專利巴士行走；

(g) 希望盡快開辦巴士線來往馬鞍山和將軍澳，並認同運輸署以鐵路服務為本的方向，但不希望過分保護鐵路；以及

(h) 現階段討論二零一一年十月實施的路線並不恰當。

23. 李子榮先生的詢問及意見如下：

(a) 不贊成以取消 796B 及 797M 號巴士線作為開辦 798 號巴士線的條件，認為應增撥資源開辦 798 號巴士線；

(b) 798 號巴士線在沙田只有三個分站，馬鞍山居民無法受惠，建議優化路線，在沙田區加設分站及行經馬鞍山。若為了避免早上塞車而未能提供對開服務，有關解釋不能接受。他詢問運輸署曾否邀請其他巴士公司開辦 798 號線；以及

(c) 建議在城門隧道提供機場巴士轉乘優惠。

24. 主席的建議及詢問綜合如下：

(a) 多謝運輸署及巴士公司回應委員會的要求，建議增加 681P 號巴士線的班次，以及一併回應 681 號線於亞公角街加設分站的訴求；

(b) 質疑新巴及城巴是否有能力營辦 798 號巴士線；以及

(c) 若 289K 號巴士線把部分車輛改為單層巴士，則應增加班次。

25. 譚佩華女士的回應綜合如下：

(a) 備悉委員對 49S 號巴士線的建議，並表示巴士公司目前建議不會從 49X 號巴士線抽調車輛行走 49S 號巴士線。由於資源所限，現時建議是提供直接快捷路線來

往沙田及青衣兩地，須視乎乘客量再檢討是否需要加強服務；

- (b) 運輸署一直與巴士公司研究安排巴士行走八號幹線，但考慮到繞經八號幹線會影響原有乘客，仍需再作研究。署方會研究例如 86 及 86A 號巴士線行走八號幹線的可行性；
- (c) 備悉委員對 798 號巴士線的班次、開車時間及路線的意見，會再與巴士公司研究有關服務詳情；
- (d) 就乘客使用率不高的路線，會按其實際情況運作實施各種措施，包括引用空調單層巴士行走，以更有效地運用巴士資源，及提升巴士網絡的整體效率。實施有關項目前，巴士公司會進行客量調查，確保有足夠載客量；
- (e) 備悉委員對 82K 號巴士線重組路線的建議車費及班次的意見。巴士路線須根據巴士票價收費等級表釐定票價；
- (f) 備悉委員對開辦由馬鞍山直達中上環一帶巴士路線的訴求。過去數年，本港鐵路不斷擴展，在未來十年新鐵路相繼落成，運輸署須協調不同的交通工具，讓其在運輸系統中發揮其功效，因此鼓勵市民利用現有資源及轉乘服務前往目的地；
- (g) 備悉委員對 283 號巴士線車站位置的意見；
- (h) 為配合環保措施，會優先調配較為環保及廢氣排放量較低的低地台巴士行走繁忙地區的巴士路線。在調配低地台巴士行走各線時，巴士公司會考慮各相關因素，例如服務對象的需要、路線會否行經醫院等。運輸署會要求巴士公司考慮為 89C 號巴士線提供低地台巴士；

- (i) 鼓勵巴士公司在適當地點提供轉乘服務；
- (j) 會詳細研究有關 681 號巴士線繞經亞公角街的可行性；以及
- (k) 289K 號巴士線增加班次的建議須視乎乘客需求，若乘客需求達到標準，會考慮調整班次。

(盧偉國先生此時離席。)

26. 九巴策劃及發展部副主管游妙兒女士的回應綜合如下：

- (a) 九巴代表每次聽取委員意見後，都會深入檢討，希望切合各委員的要求，例如開辦 49S 號巴士線。由於九巴的資源和能力有限，49S 號巴士線開辦時會先設定候車時間為 30 分鐘，落實後會不斷監察，再作配合。沙角邨和博康邨的居民可於大涌橋路乘搭 49S 號巴士線，若和田心顯徑一帶設站，可能會增加行車時間；
- (b) 九巴一直與運輸署研究將巴士線繞經八號幹線的可行性。若 86 及 87 號系列巴士線繞經八號幹線，可能影響南昌街一帶乘客。為盡量運用有限資源及避免影響現有乘客，九巴會與運輸署再作研究；
- (c) 實施建議改道之後，283 號巴士線在美桃樓的分站不會受到影響；
- (d) 284 號巴士線改為循環線是為了方便翠湖花園和碧濤花園的乘客，並會維持現有班次，日後會視乎乘客量再檢討班次安排。九巴會與運輸署商討盡快落實循環線；
- (e) 部分路線的車輛會轉為單層巴士，並採用低地台及歐

盟四型環保引擎型號。另外，九巴及運輸署會在更改巴士前分別進行最少一次調查，以確保載客量不受影響；

- (f) 馬鞍山鐵路啓用後，82K 號巴士線的乘客量持續偏低，九巴綜合各方意見後提出重組方案，並應市民要求繞經廣源，希望委員支持新安排；
- (g) 巴士公司依據政府批准的收費標準級表，以及路線性質及行車里數釐定票價，並會考慮該路線的乘客乘車模式、路線財政表現及市場營運等因素。82K 號巴士線現時的行車里數為 12.5 公里，根據上述等級表則收費應為 4.4 元，但巴士公司只收取 3.8 元。82K 號巴士線改道後的里數會減少，因此把車費下調至 3.7 元；以及
- (h) 初步認為 286M 號巴士線由馬鞍山往鑽石山方向繞經富安花園會影響行車時間及班次，但會研究其可行性。

(鄭啓祥先生此時離席。)

27. 九巴經理(車務)馮兆雄先生的回應綜合如下：

- (a) 284 號巴士線改為循環線後的行車里數、行程及站位保持不變，由於未能節省行車時間，增加行車班次的空間較小，亦不希望增加班次後會影響車長的休息時間。路線落實後會檢討站位安排和班次，屆時會聆聽委員意見，以優化路線；以及
- (b) 低地台巴士屬低排放量的環保巴士，根據現行運輸政策，這些巴士會優先安排在繁忙路段行走，並集中在乘客較多的路線。89C 號巴士線暫時未有低地台巴士行走，但富安花園的乘客可乘搭 89D 號巴士線的低地台巴士往觀塘一帶。委員的意見會記錄在案，在資源許可時會考慮有關安排。

28. 新世界第一巴士服務有限公司助理營運經理馬詹唯先生的回應綜合如下：

- (a) 會考慮各委員的意見，並記錄在案；
- (b) 自從港鐵將軍澳站啓用後，796B 及 797M 號巴士線的載客量持續下降，為善用現有資源，建議調派兩條巴士線開辦 798 號巴士線，並在大老山隧道為 682 號巴士線的乘客提供八達通轉乘優惠，在馬鞍山至大老山隧道之間乘搭 682 號巴士線的乘客則可免費轉乘 798 號巴士線往將軍澳。由於現時只有七部巴士，考慮到早上路面擠塞，以及維持繁忙時段每 20 分鐘的班次，巴士從將軍澳駛至火炭後會以最快速度駛回將軍澳，因此暫時未能提供對開服務。由於資源問題及需要維持現有班次，暫時未能繞經太多地方，亦未有額外資源增加班次；
- (c) 682 號巴士線取消安業街分站後，每天受影響的乘客約四百人，由於建議的車站距離舊車站只是一至兩分鐘路程，故沒有太大影響。調整路線後可縮短車程，方便前往小西灣的乘客；以及
- (d) 暫時未落實增加 681P 號巴士線班次的時間，但會盡快從其他路線抽調額外車輛，以作支援。

(梁志偉先生此時離席。)

29. 新世界第一巴士服務有限公司營運經理魏子民先生的回應綜合如下：

- (a) 新巴須根據運輸政策善用資源，由於將軍澳鐵路落成後，部分巴士線的需求下降，才能調撥資源開辦新路線，例如 798 號巴士線。由於資源有限，暫時未能提供對開服務。若巴士繞經太多地方，會影響路線吸引力及增加車程，為平衡車程、班次、資源及乘客需求，

暫時未能滿足所有委員的要求，希望委員明白；以及

- (b) 有關 798 號巴士線在大老山隧道的轉乘計劃，由於以八達通退回車費給乘客的系統極為複雜，需要很大的記憶體，技術上暫時未能退回車費給馬鞍山至大老山隧道由 682 號線轉乘 798 號線的乘客。

30. 何厚祥先生的意見及建議綜合如下：

- (a) 認同運輸署以鐵路為長遠交通系統骨幹的公共策略，而巴士等其他交通工具則屬輔助角色。他提醒運輸署不能忽略鐵路公司亦需要競爭對手，以提升服務質素，並認為鐵路服務仍未完善，不應讓鐵路公司獨大，削弱專營巴士公司的生存空間，應視乎地區需要作出安排；
- (b) 以沙中線為例，預計二零一五年及二零一九年才分別通車至紅磡及金鐘，期間人口不斷上升，運輸署應因應需求安排鐵路公司和巴士公司合作；
- (c) 建議改善 49S 及 798 號巴士線的服務，繞經區內更多地方，除了回應乘客需求，更可增加巴士公司的收益；以及
- (d) 建議巴士公司和鐵路公司合作，發揮互補作用。

(蔡亞仲先生此時離席。)

31. 鄧永昌先生的意見綜合如下：

- (a) 巴士路線發展計劃未有回應大圍及美田區人口增長的問題，該區巴士服務不足，居民對計劃表示不滿及失望。他不滿運輸署未有回應委員會通過的動議；
- (b) 建議 49S 號巴士線先繞經美田、顯徑及田心街，再上

青沙公路，並建議分拆 49S 號巴士線，以滿足不同地區居民的訴求；以及

- (c) 反對 283 號巴士線重組計劃，並指出原來路線由新城市開出後先前往美松苑，該處有不少學生下車，可騰出空間接載更多乘客，但重組路線建議先往美田區，學生仍未下車，其他乘客難以上車。他建議擱置重組建議，直至找出更佳方案。

32. 潘國山先生的意見及建議綜合如下：

- (a) 認為 49S 的名稱會有混淆，建議行走八號幹線的巴士線使用其他名稱。他要求 49S 號線改為全日正常班次行駛，並行經車公廟路、顯徑街、田心街、紅梅谷及車公廟迴旋處，再上八號幹線；
- (b) 建議運輸署為 798 號巴士線提供跨公司的巴士轉乘優惠，讓大圍居民受惠；以及
- (c) 80 號巴士線於早上八時至八時半經常出現“飛車”情況，以致乘客無法上車，建議盡早增加班次。

33. 梁家輝先生歡迎開辦 798 號巴士線，但路線未有提供對開服務，沙田區居民無法乘此車上班，對沙田區居民不公平。他建議在區內人口稠密的地方加設分站，以回應委員會及市民的訴求。

34. 馬行健先生的詢問及建議綜合如下：

- (a) 建議 82K 號巴士線行經大圍診所；
- (b) 建議延遲 283 號巴士線尾班車的開車時間，方便美田邨居民從沙田市中心回家。重組建議提出先經美松苑再往美林邨，但美林邨有多所學校，學生在沙田市中心上車後，隨後的乘客便無法上車；以及

(c) 認為 798 號巴士線在火炭開出的首班車時間太遲，他詢問 798 號巴士線沿途未有加設分站的原因，以及巴士如何駛入沙田市中心。

35. 唐學良先生表示現時 82K 號巴士線班次不足，加上美田邨將有樓宇落成，建議增加班次。

36. 黃冰芬女士多謝運輸署接納委員會的訴求，把 284 號巴士線轉為循環線，並建議開辦特別班次繞經碧濤花園及碩門邨。她詢問巴士公司落實建議方案的時間及何時通知乘客，並要求巴士公司承諾維持服務質素不變，並在更改服務初期提供電話熱線，供乘客查詢及反映意見。

37. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

(a) 歡迎 82K 號巴士線重組路線後途經廣源邨。她詢問現有路線和改道後的行車里數的差別，以及票價是否合理；以及

(b) 去年曾建議把 85A 號巴士線由愉翠苑伸延至廣源邨，運輸署表示會研究有關方案，她詢問為何本年度的巴士路線未有作出回應。

38. 陳國添先生認為沙角邨和博康邨的居民在大涌橋路乘搭 49S 號巴士線的安排欠妥，建議在沙角街加設分站，以服務該兩個屋邨的乘客。

39. 林松茵女士的意見綜合如下：

(a) 對巴士路線發展計劃未有增加 305 及 81S 號巴士線的班次感到失望。現時兩條路線的巴士駛至顯徑邨時已接近客滿，日後大圍人口將不斷增加，她詢問巴士公司增加巴士班次的準則；

(b) 運輸署及巴士公司應委員會要求開辦巴士線往將軍澳及調配巴士線行走八號幹線，但有關安排忽略了大圍乘客的需求，建議 49S 及 798 號巴士線繞經大圍，以服務當區乘客；以及

(c) 沙中線於二零一五年才落成，現時應為大圍區提供前往將軍澳及九龍的巴士服務。

(陳盧燕冰女士此時離席。)

40. 羅光強先生的意見綜合如下：

(a) 歡迎巴士公司開辦 798 號巴士線前往將軍澳，認為建議路線仍有改善空間，例如在大老山隧道提供轉乘服務；以及

(b) 建議 681、682 及 A41P 號巴士線開設特別班次，繞經馬鞍山烏溪沙站交匯處，以回應該區居民的訴求。

41. 韋國洪先生的意見綜合如下：

(a) 認為運輸署未能完全回應委員會的訴求，特別是行經八號幹線的巴士線及開辦馬鞍山至將軍澳巴士線，對巴士路線發展計劃表示遺憾；以及

(b) 建議在八號幹線收費亭前提供接駁巴士服務，希望運輸署善用現有資源及回應委員會訴求。

42. 主席詢問運輸署有否邀請其他巴士公司開辦將軍澳線。

43. 譚佩華女士的回應綜合如下：

(a) 運輸署已邀請其他巴士公司開辦將軍澳線，及後收到新巴的建議，因此把 798 號巴士線的方案提交相關區

議會討論。在聽取委員會對班次及車輛數目的意見後，署方會再研究跟進；

- (b) 由於資源有限，若 49S 號巴士線繞經較多地方，會影響班次的穩定性。路線落實後會監察服務，再研究是否需要調整服務細節；
- (c) 鼓勵美田區乘客使用現有接駁服務前往附近鐵路站或公共運輸交匯處，然後轉乘到其他地方。運輸署會繼續監察接駁服務，並請巴士公司監察 283 號巴士線重組路線後的服務質素；
- (d) 就委員會要求提供跨公司轉乘優惠計劃，署方會鼓勵巴士公司跟進有關事宜；以及
- (e) 沙田區有數條巴士線來往機場，包括 A41、A41P、E42 及通宵路線 N42 號等，涵蓋沙田區私人屋苑及公共屋邨，巴士線數量亦較其他區為多。目前，這些巴士線的載客率不高，繁忙時段載客率只有五至六成，非繁忙時段的載客率更低至零至兩成，班次足以應付沙田區的乘客需求，若開辦新巴士線，未必有足夠客量支持。她明白顯徑、火炭及禾輦一帶居民未能直接乘搭機場巴士，在善用資源的原則下，建議乘客乘搭接駁巴士往沙田市中心轉乘機場巴士。署方會繼續監察巴士服務，並敦促巴士公司按需求調整服務。

44. 游妙兒女士的回應綜合如下：

- (a) 重申重組 283 號巴士線是爲了精簡路線，無須來回美田路迴路兩次，減少行經交通燈和迴旋處的擠塞位置，班次亦由十一分鐘上調至十分鐘一班，希望重組路線得到委員支持。在重組路線前已進行調查，確保有足夠載客量，但落實路線前會再調查一次，落實後亦會繼續監察，確保不會對學生造成影響；

- (b) 會盡快向運輸署申請落實 284 號巴士線的重組建議，並會向乘客派發單張，承諾維持現有服務水平。如乘客有疑問，可致電客戶熱線查詢；以及
- (c) 現時有六條從沙田區往觀塘區的路線，與兩條來往觀塘及將軍澳的路線之間設有轉乘優惠，此網絡已覆蓋沙田及馬鞍山。九巴會不斷與運輸署研究來往沙田／馬鞍山及將軍澳線的必要性及可行性，配合運輸署作出相應的協調。

45. 鄧永昌先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會歡迎巴士公司建議開辦第 49S 號巴士線，但必須安排該巴士線全日行走及研究行經沙田沙角街、美田路、顯徑街及田心街一帶，服務更多市民。此外，強烈要求運輸署兩年內研究及開辦更多行經八號幹線的巴士服務(如：美田邨來往九龍西、馬鞍山來往中上環等)。”

黃戊娣女士和議。

46. 沙田民政事務助理專員許國新先生建議把“兩年內研究及開辦”改為“兩年內開辦”，意思更為精簡。

47. 鄧永昌先生同意許國新先生的建議，並把臨時動議修訂為：

“沙田區議會交通及運輸委員會歡迎巴士公司建議開辦第 49S 號巴士線，但必須安排該巴士線全日行走及研究行經沙田沙角街、美田路、顯徑街及田心街一帶，服務更多市民。此外，強烈要求運輸署兩年內開辦更多行經八號幹線的巴士服務(如：美田邨來往九龍西、馬鞍山來往中上環等)。”

黃戊娣女士和議。

48. 委員會以 40 票贊成、0 票反對及 0 票棄權通過上述動議。

49. 黃冰芬女士提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會歡迎運輸署及巴士公司建議開辦第 798 號巴士線(調景嶺公共運輸交匯處－火炭(山尾街))。但對文件(附件 8)建議服務詳情的安排表示不滿，強烈要求運輸署及巴士公司考慮以下服務安排，方便更多沙田區居民：

1. 相同服務對開班次
2. 增加車輛，改善班次
3. 於大老山隧道增設多間巴士公司轉乘安排，善用現有資源
4. 建議行經小瀝源工業區”

梁家輝先生和議。

50. 彭長緯先生建議在第一段“方便更多沙田區居民”後加入“及盡快提供服務”。

51. 黃冰芬女士同意彭長緯先生的建議，並把臨時動議修訂為：

“沙田區議會交通及運輸委員會歡迎運輸署及巴士公司建議開辦第 798 號巴士線(調景嶺公共運輸交匯處－火炭(山尾街))。但對文件(附件 8)建議服務詳情的安排表示不滿，強烈要求運輸署及巴士公司考慮以下服務安排，方便更多沙田區居民及盡快提供服務：

1. 相同服務對開班次
2. 增加車輛，改善班次
3. 於大老山隧道增設多間巴士公司轉乘安排，善用現有資源
4. 建議行經小瀝源工業區”

梁家輝先生和議。

52. 委員會以 39 票贊成、0 票反對及 1 票棄權通過上述動議。

53. 羅光強先生提出以下臨時動議：

“鑑於馬鞍山烏溪沙站交匯處已開放使用多年，但巴士線行經上址十分疏落，不但未能顧及居民所需，更有浪費公帑之嫌。沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求有關部門善用烏溪沙站交匯處，增設巴士路線前往各區及適當行經八號幹線。”

楊文銳先生和議。

54. 委員會以 33 票贊成、0 票反對及 7 票棄權通過上述動議。

55. 蕭顯航先生詢問有多少條巴士線由大老山隧道口往馬鞍山。

56. 游妙兒女士回覆約有九條路線由大老山隧道口往馬鞍山。

57. 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盡快開辦一條新巴士路線來往馬鞍山至將軍澳，使兩區更多居民受惠。”

湯寶珍女士和議。

58. 容溟舟先生提出另一臨時動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署須盡快將馬鞍山往來西貢將軍澳的巴士路線進行招標，落實營運，確保兩地居民能以最直接的方法及最短的時間往來兩地。”

劉偉倫先生和議。

59. 何厚祥先生詢問以上兩項臨時動議是否建議途經大老山隧道。他表示會議上委員大多主張巴士公司提供轉乘優惠，建議委員集中處理轉乘建議。

60. 羅光強先生亦詢問容溟舟先生提出的臨時動議是否建議途經大老山隧道。

61. 梁家輝先生表示每位委員都希望由所屬選區開辦巴士線往將軍澳，並認為黃冰芬女士提出的動議已包含馬鞍山區，與李子榮先生及容溟舟先生提出的動議內容相近，無須通過兩項重複的動議。

62. 容溟舟先生的回應及詢問綜合如下：

(a) 新巴及城巴建議馬鞍山乘客乘搭 682 號巴士線在大老山隧道轉乘 798 號巴士線的安排，對馬鞍山居民不公平，建議在馬鞍山開辦一條巴士線往將軍澳；

(b) 由馬鞍山前往將軍澳的建議路線，其他委員可提出意見。他會於動議內加入何厚祥先生的意見，建議開辦新路線前在大老山隧道提供轉乘優惠；

(c) 重申他提出的動議是要求開辦一條由馬鞍山直接往將軍澳的巴士線；

(d) 為公平起見，運輸署應“進行招標、落實營運”；以及

(e) 詢問臨時動議是否以“後提先決”為原則。

63. 李子榮先生表示九巴的回應反映有意開辦沙田往將軍澳巴士線。

64. 游妙兒女士重申在上文提及九巴對沙田／馬鞍山至將軍澳巴士線的立場。

65. 鄭楚光先生認為現時多條行經大老山隧道往九龍和香港島的巴士線都未有途經廣源邨，建議巴士公司在廣源邨加設分站。

66. 劉偉倫先生認為黃冰芬女士提出的動議集中於沙田區，未能照顧馬鞍山、大涌橋路、濱景花園、翠湖花園及第一城居民的需求，因此黃冰芬女士和容溟舟先生提出的動議並不相同。若其他選區的委員認為有需要，可就所屬選區的需求提出動議。

67. 衛慶祥先生明白每位委員都希望所有巴士線行經所屬選區。他認為若委員會傾向接納黃冰芬女士的動議，亦可接納李子榮先生和容溟舟先生的動議。

68. 黃冰芬女士表示她的動議中所指的“沙田”已包括“馬鞍山”。她在動議第三點亦提出“於大老山隧道增設多間巴士公司轉乘安排”，由於現時於大老山隧道有九條巴士線可接駁往將軍澳，若提供轉乘優惠，可惠及其他選區的居民。

69. 湯寶珍女士認同轉乘優惠是解決方法之一，可避免開辦過多路線，導致交通擠塞，但她強調沙田市中心和馬鞍山在地理上應分為兩區，沙田區有 50 萬人口，而馬鞍山區亦有 26 萬人口，在分配資源時，包括交通及運輸方面，應個別考慮馬鞍山區的需求。

（彭長緯先生、余倩雯女士及何秀武先生此時離席。）

70. 主席表示，處理臨時動議的原則是“先提先決”，由於

李子榮先生先提出臨時動議，會先處理他的動議，容溟舟先生或其他委員亦可提出修訂。

71. 容溟舟先生表示就李子榮先生的臨時動議提出修訂如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署須盡快將馬鞍山往來西貢將軍澳的巴士路線進行招標，落實營運，確保兩地居民能以最直接的方法及最短的時間往來兩地。”

劉偉倫先生和議。

72. 何厚祥先生就容溟舟先生的臨時動議提出修訂如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署須盡快妥善解決沙田至將軍澳線的轉乘方案，確保馬鞍山及沙田各區的居民均能以較直接和快捷的方法往來兩地。”

李錦明先生和議。

73. 容溟舟先生認為何厚祥先生提出的修訂重點是提供轉乘方案，而他與李子榮先生提出的動議在於提供直接的巴士路線及進行招標，因此何厚祥先生提出的修訂並不恰當。他又認為何厚祥先生的修訂動議與黃冰芬女士提出的動議內容重複。

74. 何厚祥先生表示他的修訂動議與容溟舟先生的原動議相關，兩者皆關注馬鞍山居民往來將軍澳的交通安排。他認為馬鞍山的範圍甚廣，即使開辦馬鞍山往將軍澳的巴士線，亦只能滿足馬鞍山個別地區的需要，馬鞍山其他地區亦需使用轉乘服務，故建議善用現有巴士服務，盡快落實轉乘方案，以方便馬鞍山居民前往將軍澳。

75. 李子榮先生並不認同轉乘優惠可代替新巴士線的需求，此舉會令巴士公司誤會無須再開辦新巴士線。

76. 何厚祥先生把動議修訂如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署須盡快妥善解決沙田至將軍澳線的轉乘方案，確保馬鞍山及沙田各區的居民均能以較直接和快捷的方法往來兩地並立即著手研究開辦馬鞍山至將軍澳巴士線。”

李錦明先生和議。

77. 程張迎先生認為何厚祥先生的修訂動議跟黃冰芬女士的動議內第三點相近。

78. 梁永雄先生請主席裁決修訂動議是否恰當，不希望出現“人多欺人少”的情況。

79. 容溟舟先生不認同何厚祥先生提出的修訂動議。他表示不希望出現“人多欺人少”的情況。

80. 鄭楚光先生認為各委員有獨立思維，要求兩位委員收回“人多欺人少”的言論。

81. 羅光強先生表示他提出的動議已包括馬鞍山往將軍澳的巴士線，若有需要，他可在動議內加入“包括馬鞍山”字詞。

82. 主席認為委員會已通過羅光強先生的動議，不會再作修訂。他認為何厚祥先生的修訂動議兼顧各方意見，亦可補足黃冰芬女士的動議，兩者內容並不重複。各委員均有權提出動議及修訂動議，按時序而言，李子榮先生先提出臨時動議，容溟舟先生則先提出修訂動議，並由何厚祥先生修訂容溟舟先生的動議。若無其他修訂動議，他建議按會議常規以“後提先決”的原則，先表決何厚祥先生的修訂

動議。

83. 羅光強先生要求記名投票，並獲九名委員支持。

84. 委員會以 20 票贊成、9 票反對及 1 票棄權通過上述動議，詳情如下：

20 名委員支持

龐愛蘭女士、鄭楚光先生、韋國洪先生、姚嘉俊先生、陳業文先生、何厚祥先生、李錦明先生、鄧永昌先生、潘國山先生、梁家輝先生、楊倩紅女士、梁志堅先生、馬行健先生、林康倫先生、唐學良先生、黃冰芬女士、陳敏娟女士、陳國添先生、林松茵女士、羅光強先生

9 名委員反對

劉偉倫先生、容溟舟先生、衛慶祥先生、李子榮先生、蕭顯航先生、鄭則文先生、程張迎先生、梁永雄先生、湯寶珍女士

1 名委員棄權

陳其興先生

85. 容溟舟先生表示投下反對票是因為他認為是次修訂並不恰當，並非反對開辦馬鞍山往將軍澳的巴士線。

86. 蕭顯航先生表示投下反對票的原因是質疑建議服務的效益，並非反對動議程序。

87. 龐愛蘭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全港巴士公司盡快提供半價優惠予殘疾人士。”

黃戊娣女士和議。

88. 委員會以 29 票贊成、0 票反對及 0 票棄權通過上述動議。

提問

楊文銳先生就香港道路行車車速的提問

(文件 TT 18/2010)

89. 楊文銳先生的續問及意見綜合如下：

- (a) 詢問沙田區路段的車速限制檢討機制，以及最終由誰決定更改時速；以及
- (b) 詢問區議會如何參與更改車速限制，建議提名區議員加入時速限制委員會。

90. 羅光強先生的意見綜合如下：

- (a) 希望運輸署更改時速限制時，加快諮詢程序及增加透明度；
- (b) 應針對意外頻率及危險程度在交通黑點偵察車速，例如在經常發生意外的翠榕橋和第一城交界處長期設立偵速器；以及
- (c) 調整路段時速未必是減少交通意外的最有效方法，在行車暢順的路段減低時速反而容易釀成意外，建議運輸署及警方考慮多方面的改善方法，包括駕駛者的態度。

91. 主席表示每當運輸署更改車速限制前，警方會即時加強偵察該路段，不少駕駛者對此有意見。他認為運輸署釐定時速限制的方式混亂，內部委員會亦未必了解區內交通情況，希望增加制定時速的透明度。

(李子榮先生、衛慶祥先生及龐愛蘭女士此時離席。)

92. 李錦明先生認為大涌橋路及車公廟路屬同一路段，但大涌橋路的時速限制為每小時 70 公里，而車公廟路對開馬路的時速限制卻為每小時 50 公里，並經常在該處偵查車速。他詢問為何時速 50 公里的路段偵察超速更為嚴謹。

93. 運輸署高級工程師(沙田)張日華先生的回應綜合如下：

- (a) 會因應市民的建議或交通意外數字檢討某些路段的時速限制；
- (b) 運輸署檢討沙田區路段的車速時，會考察路段的弧度和斜度、量度車速及車輛數目等，再根據數據研究是否需要更改時速限制，並把建議提交統籌全港車輛時速變更的內部委員會考慮，以確保全港各區的時速限制標準一致，最後會諮詢公眾；
- (c) 過往更改時速限制是經過地區性的一般公眾諮詢，但由是次會議開始會徵詢委員會的意見；以及
- (d) 制定路段時速一般跟據有關路段的級別，例如快速公路如吐露港公路的車速限制為每小時 100 公里，幹道如沙田路及大埔公路的車速限制為每小時 80 公里，大涌橋路因有交通燈路口，其車速限制為每小時 70 公里。其他較地區性的道路則會定為每小時 50 公里。

(韋國洪先生、梁永雄先生、陳其興先生及劉偉倫先生此時離席。)

94. 香港警務處沙田警區交通隊主管葉少偉先生表示警方偵查超速車輛是為了減少交通意外，以及回應政府和市民的投訴。警方每次採取行動前，會按照指引，先派出一隊人員到場觀察、拍照及畫圖等。

(陳國添先生、林康華先生、林松茵女士、黃冰芬女士、

馬行健先生及唐學良先生此時離席。)

95. 楊文銳先生提出以下建議：

“本人建議，政府全面檢討道路行車車速限制的機制，並於運輸署時速管理委員會內加入區議員代表，以更適合地制定各道路的行車車速限制，保障市民安全。”

(黃茂娣女士、黃澤標先生、鄧永昌先生、梁家輝先生、葛珮帆女士、楊文銳先生、鄭則文先生、黃嘉榮先生及蔣德明先生此時離席。)

楊祥利先生就單車徑安全的提問

(文件 TT 20/2010)

96. 主席歡迎教育局高級學校發展主任(沙田)陳嘉齡先生出席會議。他指出政府積極推動單車徑的設施及活動，但引申了不少交通問題。他明白警方已盡力宣傳交通安全，而運輸署亦有條例規管，但仍出現交通問題，可見交通條例有缺失。

97. 鄭楚光先生表示單車在路面行走會牽涉其他車輛。

98. 湯寶珍女士認同沙田新市鎮的發展以單車徑為城市規劃主體，亦是沙田的特色。她指出學校對單車安全的推動不足，希望有關政府部門及團體發動沙田區學校加強單車安全意識，鼓勵學校撥款購入單車及組織單車隊，成為體育活動之一，並重點推行單車安全教育。

99. 蕭顯航先生認為單車交通意外涉及死亡是相當嚴重。他指出運輸署發展單車徑網絡時，應適當考慮單車徑的設計，包括走線、彎度、坡度、寬度及視距。現時沙田區的單車徑並無設計可言，有不少潛在危險。他建議本港立例規定踏單車必需佩戴頭盔。此外，他希望政府部門以

實地踏單車的方法，勘探道路有否危險，以加強措施，減低傷亡。

100. 主席補充，康樂及文化事務署和運輸署有關單車的交通標誌並不統一，他歡迎運輸及房屋局回應指運輸署會進行交通研究，檢討新界新市鎮現有單車設施的問題，以及提出可行的改善措施。

101. 楊倩紅女士指出沙角街轉入沙田圍隧道因轉角位狹窄，常有單車意外，而隧道內可否踏單車，亦未有清晰指示。此外，沙角街入博康的斑馬線，單車縱橫交錯，對行人造成危險，建議馬路上另設單車通道。

102. 主席補充，單車徑已設立二十多年，有檢討的必要，並希望運輸署注意單車使用者的同時，也關注過路者的安全。

103. 羅光強先生詢問鐵柱會否全部改為膠欄杆。他指出近大圍的隧道地面塗上黃色，但其他地方沒有相同顯示。他提醒部門注意單車使用者飆車的問題，以及一些不諳單車徑的使用者，希望運輸署針對上述情況作出改善。他又要求關注橫過單車徑的行人安全，希望單車使用者及區議員可加入研究。

104. 張日華先生回覆，早前會議上已提及改善單車徑的方法，例如安裝塑膠圍欄及柱子，減少單車使用者撞欄受傷的情況。此外，法例規定單車使用者橫過馬路時不可踏單車，因此無須在馬路上另設單車通道。新設計中行人從樓梯往單車徑有一米虛位，讓行人及單車使用者可互相看見對方。他表示行人橫過單車徑時應如過馬路般，有責任看清楚道路情況。

105. 運輸署工程師(沙田一)張詠敏小姐介紹一系列單車徑改善措施其中包括，更改道路標記、加設新交通標誌、鐵柱改為膠柱和在單車徑上的行人過路處塗上奪目顏色等。

106. 許國新先生指出，從投射片上顯示，減速欄膠柱的顏色與地面相當接近，建議使用不同顏色，避免混亂。

107. 葉少偉先生回覆，沙田警區的工作重點是單車交通安全及教育。在農曆新年後，新一批 70 個膠牌已置於單車徑 23 處不同位置，提醒單車使用者小心踏單車，效果不俗。

108. 陳嘉齡先生指出，教育局十分支持學校的單車安全推廣活動，建議按學校資源、學生興趣及學校附近環境在體育課程中彈性加入單車活動。除了教授單車結構及技巧外，亦會講解踏單車的禮儀及道路使用者守則。教育局亦為單車導師提供培訓課程，並製作教育電視“安全運動好處多”，由老師教導學生成為安全的道路使用者。

109. 鄭楚光先生和何秀武先生提出以下建議：

“政府耗用了大量資源在單車運動的建設、推廣、宣傳及教育上，雖然政府已訂立相關法例保障市民安全，但單車意外卻有增無減，說明有關措施及法例仍有改善空間，政府現正大興土木，發展新界單車徑網絡，預計將吸引更多市民參與單車運動。為保障市民安全，我們促請政府全面檢討單車徑安全措施及現行法例，從速訂立相關政策及條例，並統一單車標誌，以保障市民安全。”

容溟舟先生就東鐵綫訊號系統故障的提問

(文件 TT 19/2010)

110. 主席歡迎香港鐵路有限公司(港鐵)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。

111. 容溟舟先生的續問及意見綜合如下：

- (a) 詢問審計程序相隔多久執行一次，是否有必要在繁忙時段進行；
- (b) 港鐵已接收東鐵綫多時，為何至今仍未設有後備平台；
- (c) 故障發生後，車站最初只通知乘客發生訊號故障，列車會稍遲開出，直至下午七時四十五分才疏散乘客。他詢問港鐵回答提問時是否如實反映通報情況；
- (d) 港鐵有多個車務控制中心，如其他車務控制中心在故障後公布事故，其他路綫的乘客可決定是否繼續使用鐵路，但港鐵似乎未有作出相應安排；
- (e) 詢問港鐵每隔多久進行故障演習；
- (f) 建議港鐵收緊對外聘工程師和承辦商的監控，以確保列車運作安全，並希望港鐵吸收是次故障經驗，改善鐵路服務；
- (g) 港鐵在事故發生後 12 分鐘才通知其他公共運輸機構，建議同步向政府部門及其他公共運輸機構通報，以便盡早作出安排；
- (h) 不滿港鐵未有派車務經理出席會議，並詢問港鐵是否因東鐵綫為借用路綫而待遇較差；
- (i) 詢問運輸署是否在事故發生後八分鐘內收到港鐵的通報；以及
- (j) 是次故障頗為嚴重，詢問運輸署及機電工程署會否有任何懲罰安排。如再同類事情發生，有關部門會如何處理。

112. 蔡玉蓮小姐的回應綜合如下：

- (a) 港鐵於下午七時二十五分向政府部門通報事故，並於下午七時二十九分通知其他公共運輸機構，要求加強服務；
- (b) 數據傳送網絡供應商每年會定期審核東鐵綫車務控制中心的數據傳送網絡系統，由於需要檢視網絡在列車正常運作下的效能表現，因此審核工作必須於列車服務期間進行；
- (c) 由於東鐵綫車務控制中心未能在東鐵綫作中央廣播，因此事件發生期間，車務控制中心要求東鐵綫全綫車站自行廣播及張貼告示。事件發生時各路綫的列車車廂，均有廣播通知其他乘客，以便乘客盡早計劃行程；
- (d) 公司已針對事件起因進行檢討，並制定多項改善措施，避免同類事件再次發生，包括盡量減少審核工作在繁忙時段或行車時段進行；
- (e) 港鐵在事件發生後即時在東鐵綫車務控制中心增設後備操作台，以備數據傳送網絡不穩定時，維持車務控制中心監控列車運作的功能；以及
- (f) 港鐵會收緊外來承辦商/專家在港鐵系統內的工作程序，加強監控專家的審核工作。

113. 李永華先生表示港鐵符合通報機制要求，在八分鐘內通報政府部門。

114. 主席詢問港鐵代表，容溟舟是否曾向港鐵詢問提問內的問題，是否因為港鐵未能清晰解答有關問題，容溟舟才向區議會遞交是次提問。他表示若容溟舟先生仍有其他詢問，可於會後與運輸署及港鐵跟進。

（何厚祥先生、李錦明先生、潘國山先生、梁志堅先生及楊倩紅女士此時離席。）

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：吐露港公路南北行線臨時交通安排
(文件 TT 21/2010)

115. 主席歡迎土木工程拓展署工程師 3 歐偉雄先生、安誠工程顧問有限公司駐地盤高級工程師戴樂兒先生及保華-協力聯營承建商代表李捷恆先生出席會議，介紹吐露港公路南北行線臨時交通安排及回答委員提問。

116. 歐偉雄先生、戴樂兒先生及李捷恆先生簡介文件內容。

117. 委員備悉上述報告內容。

(程張迎先生此時離席。)

運輸署進度報告

(文件 TT 22/2010)

118. 容溟舟先生的詢問及意見綜合如下：

- (a) 多謝運輸署接納委員會的意見，在亞公角街加設 N42 號巴士線分站，建議考慮安排 A41P 號巴士線繞經富安花園，方便夜歸及乘搭早機的居民；以及
- (b) 詢問馬鞍山路往亞公角街路段的時速限制。若該路段的時速限制為每小時 70 公里，而亞公角街則是每小時 50 公里，詢問運輸署會否增加該處的時速限制指示，以免駕駛者因指示欠清晰而誤中交通陷阱。

119. 張日華先生的回應綜合如下：

(a) 馬鞍山路往亞公角街路段的時速限制為每小時 70 公里；

(b) 運輸署有一系列措施提醒駕駛者減速，包括在路旁放置一對提示牌，提示前面若干米路段的時速限制會改為每小時 50 公里，路面亦有髹有“50”字眼的道路標記。在轉速的位置及轉速後位置會再擺放該路段的時速限制的交通標誌；以及

(c) 所有更改時速限制的建議均會在正式刊憲後才實施。

120. 黃依凡女士備悉有關 N42 號巴士線於富安花園加設分站的建議，運輸署會再作研究。

121. 委員備悉運輸署進度報告。

(湯寶珍女士此時離席。)

資料文件

路政署工程進度報告

(文件 TT 24/2010)

122. 容溟舟先生詢問新港城巴士總站加設膠板封閉單車泊位的工程進度，以及何時拆除“水馬”。他表示該工程耗用了約七十萬元，詢問是否有浪費公帑之嫌。

123. 張日華先生解釋為免單車在新港城交通交匯處違例停泊，運輸署以木板和“水馬”封閉欄杆。路政署正在該處的欄杆試驗加設膠板，預計數月後會展開大規模安裝工程。工程完成後便會拆除木板和“水馬”。

124. 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 25/2010)

沙田市中心交通違例檢控數字

(文件 TT 26/2010)

125. 委員會備悉上述兩份資料文件。

126. 主席表示，由於會議未有足夠法定人數，二零一零/二零一一年度開支科7建議預算(文件TT 17/2010)及工作小組報告及工作小組成員更新名單(文件TT 23/2010)將於會後以傳閱方式供委員通過。

下次會議日期

127. 主席宣布，下次會議定於二零一零年五月四日(星期二)下午二時三十分於區議會會議室舉行。

128. 會議於下午七時四十二分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一零年四月