

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一零年度第四次會議記錄

會議日期：二零一零年七月六日(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 |
| 陳敏娟女士 | 區議會議員 |
| 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 | “ |
| 莫錦貴先生,BBS | “ |

出席者

龐愛蘭女士,JP
潘國山先生
葛珮帆博士,JP
蕭顯航先生
鄧永昌先生
蔡亞仲先生
衛慶祥先生
黃澤標先生
黃嘉榮先生
黃戊娣女士,BBS,MH,JP
楊文銳先生
楊倩紅女士,MH
余倩雯女士
容溟舟先生
陳其興先生
蔣德明先生
林康倫先生
唐學良先生
黃冰芬女士
李馥貞小姐(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
張日華先生
趙鏡波先生
劉志勤先生
黃依凡女士
李永華先生
周振邦先生
梁漢新先生

劉志豪先生
葉少偉先生
馮兆雄先生
彭敏華小姐

沙田民政事務助理專員
運輸署高級工程師(沙田)
運輸署工程師(沙田二)
運輸署工程師(馬鞍山)
運輸署高級運輸主任(馬鞍山)
運輸署高級運輸主任(沙田)
路政署新界區區域工程師/沙田(1)
房屋署副房屋事務經理/物業管理
(隆亨邨)
沙田地政處行政助理
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助理公眾事務主任

應邀出席者

謝建煌先生
陳炳雄先生
歐偉雄先生
袁照祺先生
吳啓榮先生
戴樂兒先生

李捷恆先生
陳定國先生
黃子建先生
陳淑敏先生
葉可恩女士

職 銜

運輸署高級運輸主任/隧道及青馬 2
路政署高級維修工程師(特別職務)
土木工程拓展署工程師/3(新界西及北)
環境保護署高級環境保護主任
環境保護署環境保護主任
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
保華-協力聯營項目工程師
大老山隧道有限公司總經理
大老山隧道有限公司工程部總監
大老山隧道有限公司企業傳訊經理

未克出席者

陳國添先生, MH
陳盧燕冰女士, MH
湯寶珍女士, MH
馬行健先生
何秀武先生, MH

職 銜

區議會議員 (已有請假)
“ “
“ “
增選委員 “
“ (未有請假)

負責人

主席代表交通及運輸委員會(委員會)恭賀黃戊娣女士獲頒授銅紫荊星章、楊倩紅女士獲頒榮譽勳章、葛珮帆博士及龐愛蘭女士獲委任為太平紳士。

2. 主席表示，秘書處於會前收到鄭啓祥先生的書面通知，表明因工作繁忙申請退出委員會。現時委員會人數為46人。他建議於下次會議補選一名增選委員。委員一致同意於下次會議補選一名增選委員。

委員請假事宜

3. 主席表示秘書處收到以下委員的書面請假申請：

| | |
|--------|-------------|
| 陳國添先生 | 離港公幹 |
| 湯寶珍女士 | 出席童軍之相聚美加之旅 |
| 陳盧燕冰女士 | 身體不適 |
| 馬行健先生 | “ |

委員會通過上述委員的請假申請。

通過二零一零年五月四日會議記錄

4. 委員會通過二零一零年五月四日的會議記錄。

續議事項

政府部門及有關機構就上次會議討論事項的回覆
(文件 TT 46/2010)

5. 主席表示，委員會動議要求運輸及房屋局就香港鐵路有限公司(港鐵)票價釐定《車費等級表》，但運輸及房屋局的回覆並未就此作出回覆，他要求運輸及房屋局重新回覆上述動議。另外，運輸署在回覆優化泊車咪錶收費方式的動議中，提及咪錶“現時的各部件均於多年前生產，或有需要更換”，他促請運輸署考慮委員提出優化泊車咪錶收費方式的建議。

討論事項

馬料水區單車隧道的命名建議
(文件 TT 47/2010)

6. 運輸署工程師(馬鞍山)劉志勤先生簡述文件內容。

7. 主席詢問行人能否進入單車隧道。

8. 蕭顯航先生的詢問綜合運輸署如何讓單車使用者得悉身處的隧道名稱。他建議在不同隧道塗上不同顏色，方

便單車使用者區分及查詢過去一年三條單車隧道的意外數字，以及會否在單車隧道內安裝閉路電視系統。

9. 彭長緯先生詢問三條單車隧道是否已經通車及隧道的安全配套安排，例如隧道內是否設有求助電話設施，以及警方如何巡邏隧道。

10. 盧偉國博士的意見及詢問綜合如下：

(a) 為單車隧道命名有助市民確認所處地點，運輸署會否為所有單車隧道命名；以及

(b) 認同蕭顯航先生的建議，在隧道加設不同標飾，例如以不同顏色美化隧道，或參考上海虹橋機場停車場的做法，以不同顏色及水果代表不同區域。如小朋友有需要求救，即使不能說出隧道名稱，也能指出身處位置的特色，例如紅色的牆及西瓜圖案。這樣既可美化隧道，亦有助救援工作。

(陳其興先生此時到達。)

11. 劉志勤先生的回應綜合如下：

(a) 單車隧道只供單車使用者使用。三條單車隧道已使用多時，會研究是否需要在隧道內加設救援電話；

(b) 在委員會通過單車隧道的命名建議後，運輸署會委託路政署在隧道當眼處加設隧道名牌，若隧道內發生意外，可迅速向救護人員確認所在位置；以及將於會後補充過去一年三條隧道的意外數字。

12. 香港警務處沙田警區交通隊主管葉少偉先生表示，很多市民會使用單車隧道，但未必能辨認身處位置。運輸署與警方商討後，認為有需要在適當地點加設座標，方便市民求助，以及與救援人員確認地點。他表示警方的單車巡

邏隊會巡邏單車隧道。

13. 主席請運輸署於會後提交有關數據，並考慮委員的建議。

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 59/2010)

14. 主席歡迎土木工程拓展署工程師 /3(新界西及北)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、保華-協力聯營承建商代表李捷恆先生及項目工程師陳定國先生出席會議。

(劉偉倫先生此時到達。)

15. 陳定國先生簡述文件內容。

(陳業文先生此時到達。)

16. 黃戊娣女士詢問，若 24 小時封閉吐露港公路南行線慢線及路肩範圍，但沒有採取減速措施，會否構成危險。

17. 容溟舟先生表示不能接受優化方案，他的詢問及意見綜合如下：

(a) 吐露港公路是新界北區往九龍的主要幹線之一，若封閉南行線慢線，對車流有何影響，會否引起塞車問題；

(b) 是否必須使用履帶式起重機及封閉一條行車線。若使用原本的起重機，是否毋須封閉行車線。雖然新建議可減少全面封閉吐露港公路南行線七個晚上，但要額外封閉南行線慢線三星期，若有車拋錨，行車線更會減至兩條，新建議帶來的影響較大；

- (c) 封閉路肩後，若有車撞向“水馬”，再衝向起重機，可能會引致嚴重傷亡，有關部門必須評估風險；以及吐露港公路南北行線均會封閉行車線，運輸署會否實施交通管制，例如於繁忙時段實施分流措施。

18. 李捷恆先生的回應綜合如下：

- (a) 是次建議已於二零一零年六月十五日舉行的交通管理聯絡小組會議上獲運輸署和警方同意。封閉吐露港公路南行線慢線及路肩範圍三星期及維持原有行車速度，是安全的做法；
- (b) 過往曾封閉吐露港公路南行線的快線，當時曾進行車流統計，發現只會帶來輕微影響；以及
- (c) 採用液壓式膠輪起重機毋須封閉行車線，但需每晚裝嵌一次。若液壓式膠輪起重機出現問題，有機會阻塞整條吐露港公路南行線。因此，建議採用免除組裝及穩定性較高的履帶式起重機，把風險降至最低。不過，由於履帶式起重機機身較大，需要封閉一條慢線擺放起重機。

19. 戴樂兒先生的回應綜合如下：

- (a) 施工期間，不會於日間完全封閉吐露港公路南行線，亦會維持其餘三線每小時 100 公里的行車速度，路旁會以“水馬”圍塞；
- (b) 交通顧問已測量吐露港的交通流量，發現車輛在繁忙時段及非繁忙時段行車順暢；以及
- (c) 若採用液壓式膠輪起重機，每晚起重機需由創新路駛至吐露港公路，先裝嵌再吊運預製件，完工後再拆除。根據風險評估，由於新修訂封路時間每晚只有五小時，比原允許封路時間少一小時，若出現任何問

題，未必有足夠時間採取應急方案，風險較高。署方曾與運輸署和警方多次商討安全問題，認為現時的優化方案較為理想，達世界級安全標準，並獲有關政府部門批准。

20. 主席請土木工程拓展署考慮委員會的意見，完善建議方案。

動議

黃戊娣女士提出有關要求開設馬鞍山過境巴士服務的動議
(文件 TT 49/2010)

21. 黃戊娣女士簡介文件內容，並提出以下動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署開設沙田及馬鞍山往來皇崗口岸過境巴士服務。”

楊祥利先生和議。

22. 潘國山先生表示支持動議，他的意見綜合如下：

- (a) 由於沙田有鐵路接駁內地，運輸署一直未有開設沙田至內地的過境巴士服務。委員會曾動議要求運輸署提供往返沙田的通宵過境巴士服務，後來運輸署在皇崗往觀塘的過境巴士線的深宵班次加設小瀝源分站，但有關安排未能解決居民需求；
- (b) 皇崗是車輛的主要過境口岸，現正進行擴建工程，把出入境車輛分流，預計本年年底竣工，屆時車輛容量可增加十倍，應不會再出現過境巴士配額不足的問題。此外，皇崗口岸可直接接駁數條高速公路，包括港深高速公路、梅觀高速公路、機荷高速公路及莞深高速公路等。基於上述原因，他認為運輸署在沙田提供過境巴士服務上，不能再推卸責任；以及

(c) 大圍居民希望過境巴士總站設於大圍公共運輸交匯處(交匯處)，在該處開出的過境巴士可途經兩個鐵路站，覆蓋整個沙田，因此建議在動議內加入大圍居民的訴求。

23. 李子榮先生建議加入“全日行走”的字眼。

24. 黃戊娣女士表示動議內的“沙田”已包括大圍。她希望先通過動議，待運輸署確定開設過境巴士線時，再討論細節，包括總站地點及行走時間。

25. 委員會以 32 票贊成一致通過上述動議。

鄭楚光先生提出有關要求開辦港鐵沙田站至亞公角山路的新巴士線路的動議

(文件 TT 50/2010)

26. 鄭楚光先生簡介文件內容，並提出以下動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會要求運輸署開辦一條以低地台單層巴士行走的新巴士線，由港鐵沙田站至亞公角山路途經碩門邨，以解決上述地點交通配套不足的問題。”

黃冰芬女士和議。

27. 委員會以 27 票贊成一致通過上述動議。

提問

李子榮先生就大學港鐵站交通交匯處加建行人通道上蓋的提問

(文件 TT 51/2010)

(盧偉國博士此時離席。)

28. 李子榮先生不滿運輸署的回覆，他的續問及意見綜合如下：

- (a) 運輸署曾點算行人流量多少次及何時進行。該署指行人路的行人流量在工作日的三個小時內須達每小時四千人次或以上，才會考慮加建上蓋，詢問這項準則是否適用於全港，並請運輸署提供符合準則的工程實例；
- (b) 他曾評估每小時前往大學站對開交匯處的人流，三條巴士線 87K、289K 及 272K 每小時有六至八班次，約有 1 760 名乘客；三條公共小巴(小巴)專線 807A、807B 及 807K 每小時平均約有 200 名乘客，合共約 600 名乘客；行走不同屋苑的巴士線有四條，約每小時四班次，大約 1 200 人次；的士及私家車每小時約有 200 至 300 人次；以及教育學院專線每小時四班次，每班次約 60 人，每小時約有 240 人。以上單向人流已有 4 000 人，若再計算由大學站下車到交匯處轉車的人流數量，途經大學站交匯處的人流每小時應超過 4 000 人；他建議運輸署可向港鐵索取每小時進出大學站的乘客數字，作為參考數據；
- (c) 雖然交匯處已有一段由香港中文大學所設連接大學港鐵站至新教學大樓的有蓋行人通道，但運輸署應繼續考慮其他建議方案。他請運輸署因應市民的長期需求，以更科學的方法量度交匯處的行人流量，並積極考慮興建有蓋行人通道，讓市民免受日曬雨淋之苦；以及
- (d) 運輸署評估有蓋行人通道的造價約為每平方米 12,000 元，他估計建議面積約 280 平方米，預計開支約 336 萬元。他認為三百多萬元的建設可供五千多人使用，成本效益甚高。另外，上述建議已在地區改善工程工作小組(工作小組)討論，並有過千名居民聯署要求運

輸署考慮方案，但運輸署的反應並不積極，他希望運輸署考慮採取成本效益高及利民紓困的措施。

29. 主席表示，工作小組已多次討論李子榮先生的建議，並同意要求運輸署研究建議。工作小組亦通過以地區小型工程撥款在交匯處增建六個避雨亭，減少居民受日曬雨淋之苦。

30. 姚嘉俊先生表示，主席和李子榮先生的建議都是以方便市民為大前提，增建避雨亭可免市民候車時日曬雨淋，而有蓋行人通道則可方便市民往來港鐵大學站。沙田區議會(區議會)已通過使用地區小型工程撥款興建避雨亭，他詢問運輸署可否同步考慮李子榮先生的建議，一併進行兩項工程，以達致雙贏。

31. 梁志堅先生支持李子榮先生的建議，並促請有關部門盡快興建有蓋行人通道。李子榮先生曾在工作小組提出建議，但建議的有蓋行人通道覆蓋巴士站、小巴士站、的士站及私家車停泊位等地方及公共巴士行車線，無論工程規模及款項均超出地區小型工程的範圍，故提議由運輸署或路政署興建。他認為即使現時交匯處的行人流量每小時不足四千人，有關部門亦應考慮方案，因落成後可大為方便市民，行人流量亦會上升。由於政府部門由研究方案至工程竣工，可能需時三至五年，工作小組決定先興建六個避雨亭，以紓緩現時的逼切需求。

32. 李錦明先生同意梁志堅先生的意見。他表示面對市民需求，工作小組已通過撥款興建避雨亭，作為臨時紓緩措施。他促請運輸署詳細考慮李子榮先生的建議，不要因為興建避雨亭而放棄考慮居民的長遠需要。

33. 運輸署高級工程師(沙田)張日華先生的回應表示加建上蓋的準則是全港劃一採用；以及運輸署留意到港鐵大學站往交匯處的人流有所增長，待九月開學後會進行更詳細的調查，以確定行人流量是否達到興建有蓋行人通道的準

則。若符合準則，署方會進行可行性研究及跟進其後的申請撥款等工作。

34. 沙田民政事務助理專員許國新先生表示，按運輸署及路政署一般工務工序進行的工程需時較長。若運輸署九月開始點算行人流量，而流量又符合準則，運輸署才會研究李子榮先生的建議方案是否可行，加上爭取撥款需時，可能需時數年才能完成有關工程。由區議會撥款興建的避雨亭屬小型工程，所需工時較短，現時先興建避雨亭以紓緩市民需求。由於工程時間不同，避雨亭工程與建議方案難以一併進行。不過，若在避雨亭可行性研究報告完成後，而運輸署決定興建有蓋行人通道，屆時可討論是否繼續興建避雨亭。若決定停止興建避雨亭，區議會須根據合約向顧問工程公司支付工程成本的百分之二的可行性研究費用。興建避雨亭和有蓋行人通道兩者沒有太大衝突，若運輸署於短期內決定興建有蓋行人通道，而相關的避雨設施可達致避雨亭的效果，則毋須興建避雨亭。

35. 李子榮先生表示會提出臨時動議。

36. 主席表示，根據二零一零年五月二十四日生效的《沙田區議會常規》第 13(4)條，“議員可在會議期間提出與會議議題有關的臨時動議，但必須獲主席及超過半數出席議員同意，方可提出”。主席同意李子榮先生提出臨時動議，並詢問委員是否同意。

37. 委員會一致同意李子榮先生提出臨時動議。

38. 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，盡快於大學港鐵站對開交通交匯處的適當地點，興建行人通道上蓋，使廣大的乘客，避免受到日曬雨淋之苦。”

蕭顯航先生和議。

39. 委員會以 29 票贊成一致通過上述臨時動議。

彭長緯先生就大老山隧道的車流與污染問題的提問
(文件 TT 48/2010)

40. 主席歡迎環境保護署(環保署)高級環境保護主任袁照祺先生及環境保護主任吳啓榮先生、運輸署高級運輸主任/隧道及青馬 2 謝建煌先生、大老山隧道(大隧)有限公司總經理黃子建先生、工程部總監陳淑敏先生及企業傳訊經理葉可恩女士出席會議，解答有關問題。

41. 彭長緯先生得悉大隧公司過往投放很多資源，加強大隧的抽風系統。他的續問及意見綜合如下：

- (a) 運輸署在大隧申請加價的程序上擔當甚麼角色，曾否向大隧公司提供任何改善建議；
- (b) 環保署表示一旦發現隧道內的空氣污染物超標，會致電或去信有關隧道公司及運輸署了解詳情及所採取的補救措施。他詢問超標時有何補救措施；
- (c) 汽車進出大隧時可帶動空氣流動，將廢氣帶走，除了大隧的出入口外，是否有其他排氣口；以及
- (d) 大隧出入口附近屋苑的空氣指標會否與其他屋苑不同，以廣源邨為例，會否因隧道出入口排放廢氣而令該屋苑的空氣污染指標較其他屋苑為高，環保署曾否在附近屋苑測試空氣指標。若否，他要求環保署量度廣源邨的空氣指標是否與其他屋苑不同。

42. 鄭楚光先生詢問大隧的擁有權何時撥歸政府及日後會否再次加價。

43. 袁照祺先生的回應綜合如下：

- (a) 現時各行車隧道的管理者，包括大隧，須每月向運輸署及環保署提交隧道內的空氣污染物監測報告。根據過往三年大隧的監測報告記錄，各空氣污染物的濃度均在守則訂定的標準內，沒有超標情況。環保署負責監察隧道內的空氣污染情況，隧道外的空氣污染情況屬環境評估，隧道公司於興建大隧時曾評估大隧對附近環境空氣的影響。至於大隧排放物對附近屋苑的影響，將由大隧公司代表補充
- (b) 若隧道內發生意外或塞車，隧道公司會啓動緊急應變程序，例如通知警方及消防處、封閉隧道、實施單線行車及加強隧道通風等；以及
- (c) 由於資源所限，環保署不會於每個屋苑設置空氣監測站，沙田區的監測站設於沙田市中心，並非廣源邨。若委員希望在廣源邨設立空氣監測站，他可向部門反映。

44. 吳啓榮先生表示，沙田區設有一個空氣監測站，監測整個沙田區的空氣質素，包括隧道排放污染物，例如二氧化氮、二氧化硫、一氧化碳及粒子等。若有興趣了解沙田區的空氣污染情況，可到環保署網站查閱。根據環保署的《環境評估條例》，若沙田區有任何大型發展會導致空氣污染，須評估污染對附近區域的影響。環保署過往數年未有收到任何有關大隧空氣污染的投訴。

45. 謝建煌先生表示，《大老山隧道規例》第三條列明對大隧內空氣情況的要求，包括二氧化氮的濃度、一氧化碳的濃度和能見度。隧道公司必須遵守有關規定，並向運輸署和環保署提交報告。若發現超標情況，隧道公司須加強抽氣功能，把廢氣排出隧道。運輸署在監察方面責無旁貸，並會確保大隧公司遵從《大老山隧道規例》的要求。

46. 黃子建先生的回應綜合如下：

- (a) 有報導指大隧的二氧化氮含量為每立方米 2 000 微克，隧道公司向香港科技大學研究人員查證後，得悉大隧的二氧化氮含量實為每立方米 370 微克，遠低於指標規定二氧化氮含量不得高於每立方米 1 800 微克；
- (b) 隧道公司重視大隧內的環保質素，於二零零零年投放 5,000 萬元增建兩座風房，把更多鮮風引入隧道，而大隧內的風房數目亦增至四座。風房主要是將鮮風引入隧道，加上汽車駛進隧道所產生的活塞作用，帶動空氣流動，將汽車排出的廢氣自然帶走。風房只會在發生嚴重火警時，才會停止打入鮮風，並轉為抽風，將濃煙抽走；
- (c) 四座風房分別位於鑽石山及沙田的隧道出入口附近。在沙田出入口附近的兩座風房與廣源邨相距多於 500 米，而大隧自一九九一年營運至今，未有收到廣源邨或大隧附近屋苑居民投訴空氣污染。大隧公司會盡力做好環保措施，避免對居民帶來影響；
- (d) 二零一零年一至五月，大隧每日的車輛流量約 51 600 架次，與隧道的設計流量每日 78 500 架次相比，每日最高流量達設計量的三分之二。大隧公司能有效控制大隧的空氣質素，過往大隧的單日車輛流量曾高逾八萬架次，當時附近居民亦沒有投訴空氣質素有問題；以及
- (e) 最近大隧公司獲行政會議通過於本年十二月二十五日開始加價，每類車種加價一元。是次加價與上次加價相距兩年一個月，以往一般申請加價二元，部分類別車輛則申請加價數元，但考慮到社會各界和議員的建議，是次只申請加價一元，希望委員體諒及接納大隧加價。

47. 主席請環保署量度大隧沙田出入口附近屋苑的空氣污染指數並向委員會報告。

報告事項

大涌橋路 5 月 17 日的交通意外的跟進報告
(文件 TT 52/2010)

48. 主席表示，區議會於本年五月二十日就五月十七日於大涌橋路及沙田圍路交界發生的交通事故召開特別會議，並於會後到事發地點實地視察。經區議會主席和委員會主席商討後，並在委員會轄下的道路交通安全工作小組同意下，決定把相關交通事宜交由道路交通安全工作小組跟進。主席歡迎運輸署及香港警務處提交是次交通事故的跟進報告。

49. 葉少偉先生及張日華先生簡介文件內容。

(莫錦貴先生、彭長緯先生及韋國洪先生此時離席。)

50. 鄭楚光先生的意見綜合如下：

- (a) 不明白在意外地點安裝衝紅燈攝影機(衝紅燈機)為何會涉及改動行人道及單車徑，促請運輸署盡快在意外地點安裝衝紅燈機，並建議於沙田區多個經常發生意外的十字路口安裝衝紅燈機；
- (b) 需要左轉的駕駛者一般會靠左行駛，未必看到十字路口中央的左轉箭嘴燈(左轉燈)。他認為取消路口中央的左轉燈不會影響左轉的駕駛者，但駕駛者在夜間可能會誤把左轉燈當作綠燈，引起危險。他建議關掉左轉燈，並觀察會否影響行車流量；
- (c) 讚賞警方和運輸署加強交通安全宣傳工作，他與主席

亦有參與派發宣傳單張活動，並發現 65A 專線小巴司機機會提醒上車乘客佩戴安全帶。他請警方提供 24 小時直接投訴熱線電話號碼，供市民查詢；

- (d) 同意調校交通燈號時間會影響交通流量，造成延誤；以及過去一個月，大涌橋路及沙田圍路一帶有不少交通違例事故，反映該處的違例情況嚴重。他詢問是否會制定法例，規定小巴安裝限速器，而最高的時速限制為何。

(梁永雄先生此時離席。)

51. 容溟舟先生多謝運輸署和路政署迅速處理這次事件及提出具體計劃。他的詢問及意見綜合如下：

- (a) 會否考慮在大涌橋路的其他十字路口安裝衝紅燈機及防撞欄；及促請路政署加快進行加裝防撞欄的探坑工作，並一併考慮在其他繁忙路段加裝防撞欄，保障行人和乘客安全；
- (b) 小巴 65A 號線營辦商轄下其他小巴線亦曾發生交通意外，運輸署已就是次意外去信督促營辦商提醒司機注意安全。他詢問營辦商轄下小巴線如再次發生涉及人命的意外，運輸署會如何處理。運輸署是否有權吊銷營辦商的牌照，若吊銷有關路線的客運營業證，運輸署會否尋找新的營辦商；及會否考慮把裝設安全帶納入小巴營辦商申辦或續辦客運營業證的條件中；
- (c) 促請警方盡快查明意外成因，懲處違法人士，以及協助其他政府部門改善潛在交通黑點；及在沙田區其他繁忙路口加強巡邏及檢控。

(會後註：為免混淆，香港警務處已把“潛在交通黑點”改為“各區有人受傷的關注位置”。)

(葛珮帆博士、黃戊娣女士及楊文銳先生此時離席。)

52. 李子榮先生的詢問及意見綜合如下：

- (a) 意外地點的東西行線和南北行線的燈號轉接時間相差多少，當東西行線的燈號由黃轉紅時，南北行線的燈號會否同步由紅黃燈轉綠燈。若東西行線和南北行線同步轉燈，很多司機會有衝黃燈的傾向，容易引致意外。另外，意外地點路段的時速限制是否曾由每小時 50 公里上調至每小時 70 公里。他促請運輸署調查意外是否與燈號有關，若是，應調整沙田區的燈號轉接時間。香港車多繁忙，燈號的轉燈時間不一定要遵照國際指引，反而應按實際情況靈活變通；以及
- (b) 意外死者因沒有佩戴安全帶而被拋出車外致死，他詢問運輸署強制小巴裝設安全帶的進度，何時才能在全港小巴裝設安全帶，以減少人命傷亡。他促請運輸署把裝設安全帶納入小巴營辦商申辦或續辦客運營業證的條件中，並建議向營辦商提供貸款等援助，加快舊款小巴裝設安全帶的進度。

(蔡亞仲先生此時離席。)

53. 張日華先生的回應綜合如下：

- (a) 最適宜安裝衝紅燈機及相關設施的位置在大涌橋路往馬鞍山方向。由於衝紅燈機的支柱需安裝於馬路與單車徑之間，及須與單車徑保持一定距離，而該處的單車徑很近馬路邊，故須改動行人路及單車徑，才可騰出空間容納衝紅燈機；
- (b) 運輸署、警方及其他政府部門決定是否在某地點安裝衝紅燈機時，會考慮多項因素，包括因衝紅燈引致交通意外的記錄、個別路口衝紅燈的慣性、阻嚇作用及實際環境限制等。政府會於全港分期安裝衝紅燈機，

現時正安裝第三期。日後若安裝第四期時，會考慮在沙田其他路口安裝衝紅燈機的可行性；

- (c) 左轉燈是針對較多車輛左轉的道路，讓需要左轉的車輛先行駛。他舉例指很多車輛從沙田圍路左轉，運輸署近年亦把沙田圍路的左轉線由一條增至兩條。運輸署會與警方對交通意外的調查結果一併作出考慮，決定會否取消十字路口的左轉燈；
- (d) 十字路口四個方向的綠燈相隔期符合標準，是根據設計手冊，按路口大小計算出來，並經測試後才正式啓用。四個方向的燈號會輪流指示車輛行駛，例如第一階段的燈號由綠轉黃，維持三秒黃燈，再轉紅；下一階段的燈號會隔一秒才由紅轉紅黃，維持兩秒紅黃，再轉綠燈，因此毋須擔心轉燈時間不足的問題；以及
- (e) 司機的駕駛態度十分重要，因此運輸署製作了宣傳短片，宣傳交通安全訊息。

54. 運輸署高級運輸主任(馬鞍山)黃依凡女士的回應綜合如下：

- (a) 根據法例，二零零四年八月一日起，新登記的小巴必須配備安全帶。運輸署會透過與小巴營辦商的日常會面及業務例會，鼓勵營辦商於舊款小巴安裝安全帶及高背座椅，並提供有關的改裝規格和圖則以供參考。隨著業界不斷淘汰舊款小巴，日後將有更多配備安全帶的小巴投入服務；
- (b) 若發現小巴 65A 號線當時沒有遵守客運營業證的營運要求，署方會根據《道路交通條例》進行研訊，按情況考慮吊銷或縮短該專線車輛的客運營業證。一旦吊銷該線營辦商的客運營業證，會邀請有興趣的營辦商競投該專線小巴服務；

(c) 新修訂的“公共小巴車輛牌照及客運營業證條件”於本年六月七日開始生效，營辦商及車主須為小巴安裝獲運輸署審批及認可的車速限制器，才可獲發或續發車輛牌照及客運營業證。運輸署會考慮向違反有關規定的車主或客運營業證持有人發出驗車令或維修令，要求他們為小巴安裝車速限制器。車速限制器的時速限制上限為每小時 80 公里；以及

(d) 會向部門轉達委員的建議，考慮是否把加裝安全帶納入小巴營辦商續辦客運營業證的條件中。

(梁志偉先生、蕭顯航先生及余倩雯女士此時離席。)

55. 葉少偉先生的回應綜合如下：

(a) 交通投訴組設有 24 小時投訴熱線，電話號碼為 2889 9999；及發生交通意外的地點是警方的目標範圍之一，警方會繼續在該處加強巡邏；

(b) 不同專家仍在調查是次意外成因，完成交通意外報告後，在警方正式提出檢控前，會通知運輸署或區議會秘書處；以及

(c) 警方不時執行安全帶檢控行動，包括派出便衣警員巡查。除了檢控沒有佩戴安全帶的乘客，亦提醒乘客佩戴安全帶的重要性。小巴亦已張貼警告字句，提醒乘客佩戴安全帶。警方亦會繼續加強有關執法。

(會後註：全港所有公共小巴車廂的當眼處均會貼出告示，提醒乘客如發現司機行為不當或超速，可致電 24 小時警察交通熱線 2754 7668 或營辦商熱線電話作出跟進。)

(何厚祥先生、林松茵女士、林康華先生、梁家輝先生、鄧永昌先生、黃嘉榮先生此時離席。)

56. 路政署新界區區域工程師/沙田(1)周振邦先生的回應綜合如下：

(a) 路政署正研究在意外地點的十字路口安裝防撞欄的位置及可行性，由於防撞欄的欄腳較深及有一定數量，探坑工作會稍為需時。然而，路政署會盡快完成探坑工作，再一併配合運輸署提出的其他改善措施；以及

(b) 路政署有自己的安裝防撞欄列表，並會不時更新及視乎需要，決定個別地點安裝防撞欄的優先次序。

57. 主席表示，這次意外事故已交由道路交通安全工作小組跟進，有興趣的委員可出席道路交通安全工作小組於本年七月十八日舉行的“沙田區道路及標示設計視察活動”，巡視沙田區多個地點。另外，有興趣的議員及委員亦可出席道路交通安全工作小組於本年八月十八日的會議。

獅子山隧道修復及改善工程進度報告

(文件 TT 53/2010)

58. 主席歡迎路政署高級維修工程師(特別職務)陳炳雄先生出席會議。

(陳其興先生此時離席。)

59. 陳炳雄先生簡述文件內容。

60. 程張迎先生表示，獅子山隧道(獅隧)十分繁忙，不希望交通流量受工程影響，並詢問路政署會於夜間甚麼時段封閉隧道管道進行工程。

(唐學良先生此時離席。)

61. 李子榮先生認為獅隧的空氣污染情況十分嚴重，詢問路政署有否注意獅隧的抽風系統和空氣污染情況，以及計劃於維修時一併改善隧道的空氣污染情況。他促請負責獅隧修復工程的顧問公司盡快與環保署研究隧道的空氣質素，並要求環保署量度隧道內的空氣懸浮粒子和二氧化碳含量是否達標。

62. 容溟舟先生的意見及詢問綜合如下：

(a) 獅隧往九龍方向的路面質素甚差，歡迎路政署在隧道內實地測試可能採用的路面翻新材料，但往九龍方向的隧道路面下鋪設了水管，他詢問如何改善路面質素；

(b) 獅隧已落成四十多年，一直採用較舊的設計及營運標準，例如空氣質素指標、指示燈及能見度等。他詢問在維修隧道時會否一併改善隧道的抽風系統、車流指示燈及照明系統，以切合新式的營運標準；

(c) 獅隧的空氣質素明顯較其他隧道差，促請路政署及有關部門評估隧道內的空氣質素；

(d) 會否於獅隧往沙田方向出口設置巴士轉乘處；以及市民於隧道外橫過行車線往對面馬路有一定風險，會否於獅隧兩個出口外興建橫跨行車線的行人天橋。

63. 陳業文先生表示，獅隧內有路陷情況，雨後或颱風過後情況特別嚴重，路面亦會傾斜，沙田往九龍方向近出口位置有一段路面嚴重傾斜，當雙層巴士或其他大型車輛經過時，傾斜度近二十度，希望獅隧進行改善工程時，一併改善路陷及路面傾斜的情況。

64. 陳炳雄先生的回應綜合如下：

- (a) 是次的修復及改善工程主要針對隧道內牆及天花，隧道外的燈光、空氣、抽風系統、傾斜路面及隧道外的設施等並不包括在是次工程，但會向部門反映，考慮如何改善有關情況；
- (b) 暫時未決定夜間封閉一條隧道管道的確實時間，根據工程顧問公司的研究，若於晚上十時至早上六時封閉，會引致九龍方向出口交通擠塞，“龍尾”伸延至蘭開夏道。若於深夜十二時至早上六時封閉，則不會對交通造成影響，但工程成本較高。路政署希望盡量平衡工程成本和交通影響兩項因素，再決定封閉管道的時段；
- (c) 獅隧的營運標準是四十多年前訂定。根據顧問公司的研究，獅隧仍能符合新的設計規範。若要全面提升獅隧的標準，須全面封閉隧道進行修復工程。由於完全封閉隧道會對交通帶來嚴重影響，故顧問公司並不建議進行全面修復工程。根據顧問公司的勘查結果，隧道的整體結構沒有問題，但路面需要改善。本年二月，沙田往九龍方向近出口位置已鋪設一幅長約 10 米長的試驗物料，暫時效果不錯，若數月後的效果仍然理想，便會進行較大規模(長約 100 米)的試驗，以確認在夜間有限的隧道封閉時間內進行所有工序的可行性；以及
- (d) 就建議在獅隧外加設行人天橋和巴士轉乘處，需由運輸署進行可行性研究，然後由路政署按照運輸署指示執行。

(衛慶祥先生此時離席。)

65. 容溟舟先生表示，委員會已多次表達上述訴求，對於路政署現時才向部門反映，不能接受。

66. 主席請路政署向環保署轉達意見，量度隧道內的空氣懸浮粒子和二氧化碳含量是否達標，並向委員會提交報告。

運輸署進度報告

(文件 TT 54/2010)

67. 主席詢問運輸署及巴士公司就要求 681 號巴士線於亞公角街加設分站的跟進情況。

68. 九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)經理(車務)馮兆雄先生表示會與運輸署全面研究加設分站所帶來的影響。

69. 黃依凡女士表示正與九巴積極跟進，在研究相關數據及改變行車路線帶來的影響後，會再向委員會匯報進度。

70. 委員會備悉運輸署進度報告。

工作小組報告

(文件 TT 55/2010)

71. 委員會通過道路交通安全工作小組的更新小組成員名單，並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 56/2010)

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 57/2010)

沙田市中心交通違例檢控數字
(文件 TT 58/2010)

72. 委員會備悉上述三份資料文件。

下次會議日期

73. 主席宣布，下次會議定於二零一零年九月十四日(星期二)下午二時三十分於區議會會議室舉行。

74. 會議於下午四時五十六分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一零年八月