

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一零年度第六次會議記錄

會議日期：二零一零年十一月九日(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	“
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	“
梁永雄先生	“
莫錦貴先生,BBS	“
龐愛蘭女士,JP	“
潘國山先生	“
葛珮帆博士,JP	“

列席者

彭敏華小姐

職銜

新巴及城巴有限公司高級公眾事務主任

應邀出席者

馬少文先生

蔣年達先生

周珮如女士

謝悅嘉先生

李鈞明先生

徐潤君先生

賀偉康先生

黃錦勝先生

陳新之先生

陳霖生先生

麥達成先生

蔡玉蓮小姐

李婉玲小姐

職銜

土木工程拓展署總工程師/新界東 2

土木工程拓展署高級工程師/4

路政署鐵路拓展處工程師/沙中線 1

機電工程署高級工程師/鐵路 1

艾奕康有限公司助理董事

艾奕康有限公司高級工程師

香港鐵路有限公司總發展經理

香港鐵路有限公司高級發展經理

香港鐵路有限公司高級工程經理—物業

香港鐵路有限公司項目傳訊經理

弘達交通顧問有限公司合夥人

香港鐵路有限公司

公共關係主任—對外事務

香港鐵路有限公司

車務經理—東鐵綫及馬鞍山綫

未克出席者

陳業文先生

盧偉國博士, BBS, MH, JP

梁家輝先生

馬行健先生

李日雄先生

職銜

區議會議員

“

“

增選委員

“

(已有請假)

(“)

(未有請假)

(已有請假)

(“)

負責人

主席歡迎各議員、委員、政府部門及機構代表出席沙田區議會(區議會)交通及運輸委員會二零一零年第六次會議，並特別歡迎三位運輸署代表，包括接替張日華先生的高級工程師/沙田陳浩樑先生、接替張詠敏女士的工程師/沙田一黃瀛女士，以及接替劉志勤先生的工程師/馬鞍山何名開先生。

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：

盧偉國博士	往新加坡公幹
馬行健先生	身體不適
陳業文先生	身體不適
李日雄先生	入院進行捐骨髓手術

委員會通過上述委員的請假申請。

通過二零一零年九月十四日會議記錄

3. 委員會通過二零一零年九月十四日的會議記錄。

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 76/2010)

4. 李子榮先生感謝運輸署從善如流，體恤使用大學站交通交匯處市民的苦況。他請運輸署盡快在交匯處興建上蓋，並於施工期間盡量減低對乘客的影響。

5. 委員備悉上述文件。

討論事項

沙田新市鎮第 II 階段工程 – T3 號道路及相關道路工程：
大埔公路蔚景園前支路可行性研究匯報
(文件 TT 77/2010)

6. 主席歡迎土木工程拓展署總工程師/新界東 2 馬少文先生、高級工程師/4 蔣年達先生、艾奕康有限公司助理董事李鈞明先生及高級工程師徐潤君先生出席會議，介紹是項議題。

(陳其興先生、梁志偉先生、梁永雄先生、蕭顯航先生、湯寶珍女士、黃嘉榮先生、楊倩紅女士此時到達。)

7. 馬少文先生、蔣年達先生及陳浩樑先生簡介文件內容。

8. 彭長緯先生的意見及詢問綜合如下：

- (a) 車輛會在大埔公路—沙田段蔚景園前一段交叉轉線，若最左線的車輛要前往城門隧道公路、青沙公路或八號幹線，便須切往中線，形成兩個方向的車輛交叉行駛，十分危險，該處亦曾因此發生意外；
- (b) 理解相關政府部門基於安全理由，把近蔚景園一段大埔公路—沙田段的車速限制減至 50 公里，但不少駕駛者投訴該路段是駕駛陷阱，尤其是不熟悉該路段的外來駕駛者，他們指從上游駛至該處時，車速限制突然由 70 至 80 公里減至 50 公里，加上欠缺清晰指示，以致被控告超速駕駛。此外，在左線行走的駕駛者切雙白線入青沙公路，亦會被警方“抄牌”；
- (c) 該路段的車速限制減至 50 公里亦衍生交通擠塞問題，火炭和穗禾一帶駕駛者與乘搭穿梭巴士或綠色專線小巴的乘客經常投訴早上繁忙時段交通嚴重擠塞，例如 69K 號小巴線，早上繁忙時段小巴經常滿座，加上塞車導致車輛“回流”甚慢，居民極為不滿。他曾與運輸署研究可否改為行走源禾路，但繞道所花的時間與塞車相若，而且居民未必同意更改行車路線，因此並不可行。他促請有關部門盡快解決火炭區穗禾路一帶公共交通受影響的問題；
- (d) 對於運輸署提出的第一項短期交通管制措施，他擔心車輛駛至沙田鄉事會路交通燈路口時未必能暢順行駛。他認為第二項建議交通管制措施方案並不可行，車輛從沙田鄉事會路右轉入大埔公路，有助車輛盡快離開沙田，若禁止車輛右轉入大埔公路，改為前行入市中心，會加劇市中心的交通擠塞情況；
- (e) 車輛在大埔公路途經加德士油站後，與大圍新村行車線及八號幹線匯合往沙田市中心，而城門隧道公路亦有兩條行車線往市中心，五條行車線匯合為一再往沙田鄉事會路，以致青沙公路由九龍往沙田方向於黃昏時分出現擠塞情況，促請運輸署及土木工程拓展署設法減輕該處的擠塞情況；以及
- (f) 詢問可否在大埔公路近沙田馬場南行至大圍一段加設架空天橋直達八號幹線，以避開市中心的擠塞情

況，而且毋須實施短期交通管制措施。

9. 姚嘉俊先生表示大埔公路—沙田段是本港的交通擠塞要點之一，繁忙時段龍尾延至沙田馬場附近，這是整個新界東北地區共同面對的交通問題。他明白土木工程拓展署須同時面對駕駛者及不同地區居民的壓力，在是次提交的文件中，土木工程拓展署已深入研究有關問題，並交代研究結果，但他重申區議會一直反對封閉蔚景園前支路(支路)的建議方案，認為此舉會加劇沙田市中心的擠塞情況，建議署方重新考慮“方案三”，並於禾輦一帶的高速公路開始實施減速限制，提早收慢車輛速度，以配合“方案三”的實施。

10. 蕭顯航先生表示，他每天九時左右會使用大埔公路—沙田段前往沙田，現時該路段的擠塞情況較本年一月嚴重，預計科學園的住宅落成後，擠塞情況會更為嚴重。他代表駿景園、赤坭坪、科學園及火炭區居民表達意見，要求從速解決該路段的擠塞問題。

11. 衛慶祥先生的意見及詢問綜合如下：

- (a) 以往新城市廣場有促銷活動時，總會引致沙田正街交通混亂，市民亦不斷投訴。他於兩年前與有關方面溝通後，加上警方協助，才能控制促銷活動對沙田正街造成的交通擠塞。他指出若封閉沙田正街的其中一端入口，可能引致更嚴重的交通混亂情況，屆時若沙田正街有任何路面事故，整個沙田市中心的交通亦會出現嚴重問題。因此，他促請土木工程拓展署及運輸署放棄永久封閉支路的構思；
- (b) 據悉以往大埔公路—沙田段有七成駕駛者的目的地並非沙田，他詢問現時的比例是否相同。他曾建議在車輛駛入沙田前或於沙田以北提早把車輛分流。是次的短期交通管制措施亦採用分流概念，把分流點定於沙田鄉事會路，建議署方積極研究提早分流車輛；以及
- (c) 認為短期交通管制措施的動機是逐步減少車輛駛經支路，最後達到封閉支路的目的。他質疑為何當年區議會會通過土木工程拓展署封閉支路的建議方案，並強調區議會不能重蹈覆轍。

(鄭則文先生及黃澤標先生此時到達。)

12. 容溟舟先生的詢問及意見綜合如下：

- (a) 土木工程拓展署於本年一月提交了四個解決大埔公路—沙田段交通擠塞問題的建議方案，當時委員會通過“方案三”，署方亦表示不排除會遷移城門隧道公路天橋，以實施“方案三”。現時署方在不移動現有設施的情況下，表示“方案三”未能達到行車安全設計標準，因此並不可行。既然“方案三”並不可行，為何署方當時提供這個方案供區議會考慮。他同意衛慶祥先生的看法，認為署方背後的動機是逐步減少駛經支路的車流，達到最終封閉支路的目的；
- (b) 運輸署建議的兩項短期交通管制措施皆不可行。第一項建議車輛改行沙田鄉事會路交匯處再往沙田市中心，但該交匯處繁忙時段亦有車龍，質疑駕駛人士會否接納方案。第二項建議則禁止車輛於沙田鄉事會路右轉，前往城門隧道及青沙公路的車輛會分流至其他隧道，例如獅子山隧道，以致青沙公路及城門隧道不能起分流作用；
- (c) 詢問興建 T4 號道路(T4)是否有助分流部分毋須經沙田市中心往青沙公路的車輛。若是，分流作用有多大；以及
- (d) 署方未有提供具說服力的數據，難以支持署方的建議方案。

13. 程張迎先生表示完全不接受封閉支路的安排。他認為“方案三”並非不可行，即使完全未達標準，仍可調節至可行的程度。他不認同署方提出的短期交通管制措施，指出要求車輛先上坡再下坡的建議會遭駕駛者抨擊。在不封閉支路的大前提下，他認為尚可接納緩衝方案，在新城市廣場以交通燈管制車輛左入右出，以減少交叉換線造成的混亂及意外。他亦建議把大埔公路—沙田段近禾輦尾段的右線標明“只往荃灣”，左線則為“大圍及沙田市中心”。他重申不接納封閉支路的安排，質疑若“方案三”不可行，為何當時署方仍向區議會提交方案。

14. 莫錦貴先生表示 T3 號道路(T3)建成後，鄉村居民大受影響，大圍新村居民須繞路回家，而銅鑼灣村的居民因車路不便，寧願選擇步行往沙田。過往他駕車送兒子上學只需三分鐘，現時受 T3 影響，需走 1.2 公里，需時 20 多分鐘。若日後封閉支路，往大圍新村要多走 15 分鐘，鄉村居民再次被犧牲。他促請各方在考慮駕駛者往返大埔及九龍所受的塞車苦況外，也要顧及鄉村居民的感受。

15. 羅光強先生表示沙田正街的交通擠塞問題已為人詬病多年，他不希望封閉支路後會引致更嚴重的擠塞。他認為興建 T4 有助分流大埔公路—沙田段的車輛，對整個沙田有百利而無一害，促請署方盡快研究委員對 T4 方案提出的意見。

（梁志偉先生及李子榮先生此時離席。）

16. 鄭楚光先生表示封閉支路對前往大圍的車輛有重大影響，他同意應保留“方案三”，並認同姚嘉俊先生要求提早實施減速限制的建議。

17. 馬少文先生表示明白委員對封閉支路有很大保留，他的回應綜合如下：

- (a) T3 是高速公路，行車設計上須達致高速公路的標準，因此時速限制有必要維持在 70 公里；
- (b) 在構思新市鎮的交通時，一直不存在蔚景園前支路的概念，T3 原本的設計亦不包括支路，因此研究保留支路的方案未能達到 T3 的 70 公里時速限制標準；
- (c) 署方於本年一月提出三個新方案時已提及各方案的問題有待解決，當時提出“方案三”亦提及方案對居民帶來的滋擾及克服設計的難度，後來發現受到附近地理環境的限制，該處已興建樓宇和火車軌，可改變的空間有限，因此經過深入探討後“方案三”並不可行；
- (d) 明白封閉支路對部分居民帶來交通不便，署方亦希望交通問題得以解決，他請委員提出意見，署方會盡量配合；

- (e) 由於大埔公路—沙田段繁忙時間交通相當擠塞，須盡快實施第一階段的短期交通管制措施，以紓緩交通擠塞問題。他承諾第一階段措施實施後，會先檢討成效，再就第二階段措施建議諮詢區議會；
- (f) 興建 T4 有助分流部分大埔公路的車輛，暫時未有分流車輛比例的數據。若委員有興趣，稍後可介紹 T4 的設計方案；以及
- (g) 根據顧問公司的意見，在大埔公路加設架空天橋直達八號幹線的建議並不可行，因該處空間有限，架空天橋未能穿過中間的連城廣場。

18. 陳浩樑先生的回應綜合如下：

- (a) 根據交通評估，第一階段的短期措施實施後，往沙田市中心車輛可先上沙田鄉事會路交匯處，再駛入大埔公路慢線，跟往青沙公路及城門隧道車輛分開。他希望能逐步紓解大埔公路—沙田段的交通擠塞情況，首要處理車輛的切線問題，從而改善進出大埔公路及大圍的車流；以及
- (b) 明白第二階段措施當禁止車輛在沙田鄉事會路轉入大埔公路，會對很多車輛造成影響，除非交通情況於短期內有改變，否則不會太快實施第二階段措施。

19. 主席認為文件提出的第一階段短期交通管制措施較為可取，建議先支持有關措施，但第二階段分流措施路線迂迴，未必可行，要視乎第一階段的成效再作討論。

20. 衛慶祥先生表示在不封閉支路的大前提下，他會支持第一階段的短期交通管制措施，但強調只是“臨時措施”安排，需適時作出檢討，他不希望支持有關措施會是日後封閉支路的序幕。

21. 陳浩樑先生表示，是次提出短期交通管制措施是爲了應付現時的擠塞情況，有逼切需要，但並非長遠的解決方法。他亦認同沙田正街應有兩個出入口，長遠而言，會先解決沙田正街的出入口問題，才考慮永久封閉支路。

22. 馬少文先生表示，文件提出的短期交通管制措施與長遠解決方法不應混為一談。他表示，若委員會認為有需要繼續研究其他可行方案，署方會嘗試研究其他方案，但現階段封閉蔚景園支路是唯一的可行方案。

23. 容溟舟先生表示，實施第一階段短期交通管制措施一段時間後，運輸署須提交實施措施前後的交通數據，供委員會參考，包括車流數量、車龍長度，以及車輛由大埔公路入市中心的行車時間。

24. 主席綜合委員意見後，表示委員會不支持永久封閉蔚景園前的支路，並促請土木工程拓展署盡快研究其他可行方案。另外，請運輸署在實施文件的第一階段措施後，再向委員會提交數據，亦建議運輸署考慮提早於龍華酒家位置分流車輛。

運輸署
土木工程
拓展署

25. 委員會一致通過支持實施文件第八段的第一階段短期交通管制措施，而第九段的第二階段管制措施則要視乎第一階段的成效再作討論。

馬鐵大圍站上蓋物業發展建議道路工程計劃
(文件 TT 78/2010)

26. 主席歡迎香港鐵路有限公司(港鐵)總發展經理賀偉康先生、高級發展經理黃錦勝先生、高級工程經理－物業陳新之先生、項目傳訊經理陳霖生先生及弘達交通顧問有限公司合夥人麥達成先生出席會議，介紹是項議題。

27. 麥達成先生簡介文件內容。

28. 主席的意見及詢問綜合如下：

(a) 合共有多少個單車停泊位(單車泊位)受影響及其分布位置，以及現時沿車公廟路的單車停放處(車公廟路單車停放處)將如何修改。另外，現有車公廟路及美田路路口的有蓋行人天橋(又稱“八爪魚天橋”)北端下的有蓋單車停放處(橋下單車停放處)將會拆除，該停放處較車公廟路的露天單車停放處受歡迎，日後若拆除有蓋停放處，將加劇大圍的單車違泊問題；以及

(b) 馬鞍山鐵路(馬鐵)大圍站上蓋物業(大圍站物業)發展建議道路工程計劃(道路工程計劃)包括永久封閉及拆

除“八爪魚天橋”北端的天橋部分、行人路、單車徑、自動扶手電梯、樓梯、行人及單車斜道和單車停放處(即附圖黃色部分)，並在大圍站物業範圍內提供公用行人通道及配套設施，他詢問相關配套設施的詳情。

29. 姚嘉俊先生表示，為免單車日晒雨淋，市民傾向使用橋下單車停放處，較少使用車公廟路露天單車停放處，兩個單車停放處皆在計劃施工範圍內，他詢問將來會否改變現有單車停放處的土地用途、如何重置這些單車泊位、數目會否不同，以及泊位會由政府或是港鐵管理。若由港鐵管理，會否考慮交由社企經營。

30. 容溟舟先生的意見及詢問綜合如下：

- (a) “八爪魚天橋”北端的天橋部分將有改動，包括拆除現時連接天橋及地面的斜路，他詢問將來會否提供其他設施，例如升降機，以及為有需要人士提供無障礙通道；
- (b) 橫跨車公廟路、連接大圍站物業及翠田街的新建有蓋行人天橋(翠田街新行人天橋)是否只供物業住戶使用，可否在車公廟路加設落腳點，方便其他居民前往車公廟路的巴士站乘搭公共交通工具；以及
- (c) 橫跨美田路的新建有蓋行人天橋(美田路新行人天橋)將連接大圍站物業及馬鐵大圍車廠上蓋物業，該天橋是否只供物業住戶往返大圍站。

31. 程張迎先生的意見及詢問綜合如下：

- (a) 港鐵提交的文件十分粗疏，未有清楚列明計劃內容和交代相關政府部門所擔當的角色，以及部門是否認同港鐵所提供的資料及對整個計劃的意見。港鐵興建兩條新行人天橋，主要為大圍站物業住戶服務，作為物業賣點之一，但要社區作某程度的犧牲，若港鐵不清楚交代建議計劃，區議會難以通過有關文件；
- (b) 沙田區十分著重單車停泊及單車停放處的管理問題，但文件未有交代；
- (c) 翠田街將永久封閉的部分行人路及行車道，是塞車及

非法等候黑點，將該處改為私家路並非理想安排；

- (d) 現時大圍站的私家車上落客處已非常繁忙，旁邊又設有小巴士站，近巴士總站一帶經常有車輛違泊，情況需要改善，但文件完全未有交代；以及
- (e) 要求相關政府部門提供對計劃的立場，以便區議會作出客觀判斷。

(衛慶祥先生此時離席。)

32. 莫錦貴先生表示，大圍新村當年反對興建名城，但意見未受理會。名城建成後，大圍新村的電視訊號接收大受影響，以他的住宅為例，三樓可接收所有電視台，二樓只能接收一部分，地面則完全接收不到訊號。即使重新調校天線位置，情況仍未有改善。大圍環境擠逼，要求港鐵發展上蓋物業前，先諮詢附近居民，否則物業落成後整個大圍區的電視訊號會大受影響，大圍村及大圍新村的居民恐怕會完全接收不到電視訊號，港鐵應提供妥善解決方法。

(何秀武先生此時離席。)

33. 楊文銳先生表示，很多國家和地區已採用自助單車租借系統(租借系統)，沙田區有先天條件設立租借系統，不少居民會騎單車往來鐵路站，建議港鐵在大圍鐵路站附近或其他鐵路沿綫設立單車租借網絡測試點(測試點)，長遠解決單車泊位不足問題。若運輸署及港鐵願意在鐵路沿綫設立測試點，相信大部分沙田區議員會樂意提供協助，請有關方面積極考慮。

34. 黃戊娣女士同意楊文銳先生的建議。另外，由於露天單車泊位不受歡迎，她建議港鐵考慮在車公廟路單車停放處加設上蓋。

35. 黃澤標先生認同港鐵提交的文件內容粗疏，他的意見及詢問綜合如下：

- (a) 詢問有關政府部門對文件的意見。附圖黃色部分永久封閉及拆除後，騎單車人士如何從大圍車站返回新翠邨，是否必須經過大圍站物業範圍；

- (b) 舊大圍車站巴士總站已丟空多年，是次港鐵的大型計

劃亦未有提及這空地的用途；以及翠田街新行人天橋將與大圍站物業哪一樓層接駁，天橋是否有扶手電梯及升降機。

36. 鄧永昌先生的意見及詢問綜合如下：

- (a) 現時有大量的士和小巴在村南道上落客，加上美田邨落成後，在該處輪候 63 號線小巴往美田邨的乘客亦增加，該處的交通已接近飽和。大圍站物業發展計劃令大圍人口增加，帶動交通需求上升，而物業內的商場會匯聚大量人流，定必加劇村南道的交通擠塞問題。沙田正街因交通配套不足，引致交通擠塞問題，若規劃大圍站物業發展時，未有正視交通配套問題，恐怕日後會重蹈覆轍，市民亦會投訴物業落成後引致交通不便。他詢問有關部門及港鐵日後如何疏導村南道的交通，以及大量乘客在該處輪候公共交通工具的問題；以及
- (b) 港鐵提交的文件資料不足，區議會對整項發展計劃並不了解，但有關發展項目即將刊憲，未免有黑箱作業之嫌。他表示交通安排會影響民生，促請港鐵及有關部門正視，評估物業落成後對大圍居民的影響，以及提交交通影響評估報告供區議會討論。若有關方面再不正視這些影響，他不會支持計劃。

37. 潘國山先生的意見及詢問綜合如下：

- (a) 大圍站上蓋有 67 萬尺商場及一所大專院校，連同大圍車廠的上蓋物業，共有 20 幢樓宇，有上萬名住戶，加上大圍是三條鐵路的交匯處，途經大圍站的人流十分多。港鐵用盡可用空間，但沒有顧及交通問題，亦未有為物業提供交通配套，只把問題推卸給政府；
- (b) 大圍站公共運輸交匯處(交匯處)十分擠逼，供小巴乘客候車的空間不足，詢問港鐵如何配置交匯處各種交通工具的上落客安排；
- (c) 翠田街將永久封閉部分行人路及行車道，港鐵如何善用這個位置，以疏導交匯處的擠塞問題。即使物業加設出入口供車輛出入美田路及車公廟路，同樣會出現阻塞問題，請港鐵交代日後如何分流車輛；

- (d) “八爪魚天橋”北端的單車行人斜道及行人扶手電梯將會拆除，市民日後可由平台直接通往商場，詢問會否重置行人斜道及樓梯，方便單車使用者橫跨車公廟路，亦避免依賴扶手電梯及升降機，一旦停電，行人會受影響；以及“八爪魚天橋”北端人流十分多，詢問天橋北端通往商場通道的闊度，若闊度不足，難以應付大量人流。

(韋國洪先生、彭長緯先生及蔡亞仲先生此時離席。)

38. 李錦明先生的意見及詢問綜合如下：

- (a) 詢問美田路新行人天橋的落腳點及橋的闊度、乘坐輪椅人士如何橫過美田路，以及天橋落成後，行人是否可繼續使用美田路的行人道；
- (b) 得悉“八爪魚天橋”行人路將會擴闊兩尺，是否意味會取消天橋的單車徑。若取消單車徑，單車如何從大圍站前往田心村和新翠邨；
- (c) 建議在大圍站物業停車場內預留位置設上落客區，供由翠田街停車場駛入的車輛使用，以紓緩村南道的擠塞情況；以及
- (d) 詢問翠田街新行人天橋近翠田街一端的落腳點是否在新翠邨五育中學旁，該處是否已預留足夠空間設天橋落腳點。天橋落成後，新田村、金獅花園及翠田等住戶可使用天橋橫過車公廟路，詢問天橋升降機的載客量是否足以應付這些屋苑的需求，以及升降機的維修保養工作由誰負責。

39. 何厚祥先生的意見及詢問綜合如下：

- (a) 整個大圍上蓋物業發展項目連同商業住宅部分需時多久完成；
- (b) 名城及大圍站物業發展項目有助推動整個大圍市中心的發展，預期將來沙田會有三個市中心，包括現有的沙田市中心、馬鞍山海栢花園和新港城一帶，以及大圍市中心。大圍市中心將成為沙田的地標之一。未來六至七年，大圍站物業發展項目會為大圍市中心帶

來轉變，大圍的發展規劃應具前瞻性，因此是次的道路工程計劃不能只遷就物業發展，亦應考慮整個大圍未來六至七年的變化；

- (c) 區議會一直與相關政府部門探討如何改善大圍，包括建議美化大圍站對出村南道迴旋處一帶，該處現時十分擠逼，的士及小巴經常同時在兩條行車線停泊。附近居民建議把該處開闢為小廣場，若落實建議，交通上必須配合，並把現時駛經該處的小巴和的士適當分流；
- (d) 前往大圍市中心的市民有不同的交通需求，建議港鐵參考新城市廣場的設計，在大圍站物業範圍預留的士站位置，方便上落客，日後無須再使用現時設於村南道富嘉花園對出的的士站；
- (e) 詢問港鐵在大圍站物業範圍內設置的單車泊位會否收費，若港鐵未能提供增值服務，收費對市民並不公平；以及
- (f) 名城落成後，大圍新村所接收到的電視訊號大大減弱，他身為當區議員，需要協助大圍新村與電訊管理局及港鐵跟進。

(陳盧燕冰女士、梁志堅先生、莫錦貴先生、龐愛蘭女士、黃冰芬女士、余倩雯女士及楊倩紅女士此時離席。)

40. 林康華先生詢問若日後文件附圖黃色部分全部拆除，行人及騎單車人士如何橫跨美田路及車公廟路。

41. 陳浩樑先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署要求港鐵修改車公廟路的單車停放處，修改模式須達到運輸署滿意水平，暫時建議在該處增加單車泊位。由於現時政府的單車泊位一般不設上蓋，故未有要求港鐵加設上蓋；
- (b) 港鐵在刊憲前數月已提交大圍站物業發展項目的更新交通影響評估報告，運輸署已就報告提供建議，而是次提交區議會的報告及改善建議方案是可接受的；以及

- (c) 根據政府的發展模式，所有發展項目會先由城市規劃委員會(城規會)通過，經廣泛諮詢後，再向城規會提交總發展藍圖。文件附圖上有顏色部分的建議包括當年獲城規會通過的總發展藍圖。由於附圖上有顏色部分屬政府土地，港鐵根據現有諮詢程序，就相關道路工程計劃諮詢區議會。不過，該發展項目約於十年前提出，對於發展項目的細則，委員的印象可能已經模糊，港鐵可以補充有關細節。

(蕭顯航先生此時離席。)

42. 賀偉康先生表示，文件附圖是根據刊憲的式樣製作，只顯示道路工程計劃，各委員未能根據附圖了解其他細節，他向各委員致歉。他的回應綜合如下：

- (a) 去年已就整個大圍站物業發展計劃諮詢區議會，是次的道路工程計劃已於會前諮詢相關政府部門，在取得認可後才提交區議會討論。預計整個大圍上蓋物業發展項目需時六年多；
- (b) 顧問公司去年已完成交通運輸評估及配套設施研究，例如在物業發展範圍內加設的士站。最近亦按交通發展情況更新交通評估報告，有關報告及建議配套設施已獲運輸署及路政署認同。此外，公共運輸交匯處的管理工作則由運輸署負責；
- (c) 道路工程計劃內的三條行人天橋，即美田路新行人天橋、翠田街新行人天橋，以及“八爪魚天橋”北端天橋的延伸部分均會接駁至大圍站物業的商場，商場內設有 24 小時通道，可前往港鐵站、交匯處及地面；
- (d) 車公廟路單車停放處屬政府用地，420 個單車泊位將會根據運輸署的準則修改，修改後的單車泊位不少於現有泊位，而單車停放處會繼續由政府管理。橋下單車停放處的 180 個單車泊位會永久拆除，將來物業發展範圍內會提供有蓋單車停放處，合共 330 個單車泊位；
- (e) 會向電訊管理局反映大圍新村的電視訊號接收問題，並與有關發射站跟進；

- (f) 翠田街新行人天橋的管理及維修保養工作由港鐵負責，包括樓梯及電梯。以及“八爪魚天橋”北端(附圖黃色部分)的行人路、單車徑、自動扶手電梯、樓梯、行人及單車斜道和單車停放處將永久封閉及拆除，工程期間會採取臨時措施，方便市民使用。翠田街新行人天橋通往商場的通道仍在規劃中，天橋行人通道闊度應該有兩米以上。

43. 麥達成先生的回應綜合如下：

- (a) 位於車公廟路及美田路路口的“八爪魚天橋”北端部分、行人路、單車徑、自動扶手電梯、樓梯、行人及單車斜道和單車停放處將永久封閉及拆除，並在馬鐵大圍站上蓋物業範圍內提供公用行人通道及配套設施，包括行人扶手電梯、樓梯、升降機、單車停泊處及單車斜道。整個道路工程計劃不會影響現有單車徑，而物業範圍內的單車斜道亦可通往地面及車公廟路單車停放處；以及
- (b) 若市民由大圍站前往新翠邨，可使用物業範圍內的扶手電梯、樓梯或升降機，經物業內的 24 小時通道前往“八爪魚天橋”，再往新翠邨，與原來的安排相若。

44. 主席詢問物業範圍內的單車泊位是否收費，若收取管理費，收費制度是否受監管。大圍站附近受市民歡迎的有蓋單車泊位會拆除，只餘下露天單車泊位及物業範圍內提供的收費單車泊位，此安排等同為發展商製造賺錢機會，發展商有責任完善現有露天單車泊位。

45. 賀偉康先生表示港鐵可能會向在物業停放單車的人士收取費用。

46. 陳浩樑先生表示，將來車公廟路的單車停放處會有改動，修改後的單車泊位數目不少於現有的 420 個，這些單車泊位不會收費。另外，現有橋下的 180 個單車泊位會拆除，但港鐵會在物業發展範圍內加設 330 個單車泊位，由於這些泊位由港鐵管理，收費情況視乎港鐵與地政處訂立的發展條款而定。

(鄭則文先生此時離席。)

47. 鄧永昌先生重申港鐵提供的資料不足，若區議會對發展項目印象模糊，港鐵應在文件內詳細補充。

48. 何厚祥先生表示委員會對是次諮詢並不滿意，港鐵有責任交代發展項目細節，而運輸署在道路工程計劃諮詢中並非擔當重要角色，他舉例指，運輸署未有交代港鐵提交的交通影響評估報告為何是“可接受”。他建議港鐵及相關政府部門聽取委員會意見後，提供詳盡的內容及數據，供委員會考慮。

49. 潘國山先生指港鐵回覆翠田街新行人天橋通道的闊度為“兩米以上”，但上班時段十分擠逼，兩米闊的通道並不足夠，要求港鐵提供詳盡資料，供委員會討論。

50. 李錦明先生建議港鐵或運輸署於早上七時半左右在“八爪魚天橋”統計人流，以了解該處的人流數據及拆除天橋北端行人扶手電梯的影響。運輸署表示港鐵提交的交通影響評估報告“可接受”，他認為港鐵及運輸署應向委員會交代交通評估報告結果，供委員會討論。

51. 梁永雄先生認為港鐵在物業範圍內設置 24 小時通道，為市民提供多一個選擇，但港鐵拆除現時通往“八爪魚天橋”的設施，強逼市民使用物業範圍內的商場設施，並不合理。另外，港鐵物業範圍內的單車泊位需要收費，反映港鐵沒有履行基本的社會企業責任。

52. 容溟舟先生建議港鐵在下次會議提交充足資料，供委員會討論。

53. 湯寶珍女士建議港鐵安排委員到大圍站周邊地方視察，實地解釋有關計劃及建議方案。

54. 主席對港鐵的諮詢工作表示不滿，他指當年港鐵興建馬鐵時，在未有充分諮詢的情況下將原先計劃設於海典灣的馬鐵站移至恒安邨附近，令該區居民大為不滿。他要求港鐵會後與各委員跟進上述問題及意見，包括大圍新村電視訊號的接收及單車泊位問題，並安排委員會及相關政府部門到大圍實地視察，然後才提交發展項目的詳細資料和匯報跟進事項的進展供委員會重新考慮，現階段不宜草率通過是份文件。

提問

羅光強先生提出有關烏溪沙站交通交匯處的提問
(文件 TT 79/2010)

(蔣德明先生、林松茵女士、林康倫先生、梁永雄先生、潘國山先生、葛珮帆博士、鄧永昌先生、湯寶珍女士、黃澤標先生及姚嘉俊先生此時離席。)

55. 羅光強先生的意見及續問綜合如下：

- (a) 馬鞍山的交通網絡不錯，有很多可直達其他地方的巴士，但覆蓋面仍可以更廣；
- (b) 西沙路及錦英路很多巴士等候入線，因而佔去一條行車線，反之烏溪沙站交通交匯處（交匯處）則仍有大量空間，建議嘗試於早上繁忙時段為原本由西沙路或錦英路開出的巴士線加設特別線，由交匯處開出再途經原有巴士站，預計由交匯處駛至新港城附近只需增加三個站，巴士駛至新港城時仍有足夠座位，加上由於原有路線不變，現有乘客不會受影響。此建議既可紓緩西沙路及錦英路的擠塞情況，亦可善用交匯處，同時，馬鞍山路以北包括銀湖天峰、翠擁華庭、利安邨、錦龍苑、烏溪沙村、雅典居、富寶花園及錦英苑等約近十萬居民亦可受惠，毋須再乘小巴到新港城轉乘巴士。他重申此建議不涉及調動現有巴士站，相信居民不會反對，請巴士公司認真考慮；以及
- (c) 舉例巴士公司當年試行於早上及傍晚繁忙時段提供 682 號巴士服務，由於效果理想，試行三個月後改為全線行走。他希望巴士公司試行上述建議後亦可達至此效果。

56. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 理解巴士的特別線班次不易控制，舉例於新港城附近的 40X、89P 及 87D 班次不穩定，以致有時巴士駛至富安花園時已客滿，但有時載客量卻很少。他建議 40X 及 89P 巴士線可參考 87D 號巴士線早上特別班次的安排，特別班次由錦英苑開出，先到富寶花園，經馬鞍山路後直接往富安花園，既可縮短錦英苑和利安邨居

民前往市區的時間，亦可避免新港城巴士站的擠擁情況。由於 87D 於新港城亦有特別班次，故不會影響新港城的居民。此建議既可照顧市民需要，亦可加快“回車”速度，改善班次的穩定性；以及

- (b) 有居民反映早上時段 40X、89D 及 89C 等巴士線十分擠逼，往往駛至富安花園時座位不足，甚至難以上車，建議九巴靈活分流乘量。

57. 黃戊娣女士認為運輸署可靈活善用現有資源，例如交匯處及八號幹線，增設新巴士路線前往新地方，以紓緩人口增加所衍生的擠塞情況。她建議考慮設立一條新巴士線途經八號幹線往來馬鞍山及西環，並盡可能途經香港大學。

58. 運輸署高級運輸主任/馬鞍山黃依凡女士表示會與巴士公司研究羅光強先生及容溟舟先生建議的可行性，並請巴士發展科研究黃戊娣女士提出的建議。

59. 九龍巴士(一九三三)有限公司經理(車務)馮兆雄先生表示增加特別班次時會考慮對現有服務的影響及如何能最有效運用現有資源。另外，他明白巴士線下游乘客有上車困難，巴士公司一直有紓援乘客上車措施。87D 巴士線的安排等同分拆兩條線，由於 87D 有足夠客量支持及車輛配合，故可作此特別安排。巴士公司會詳細研究把 87D 模式應用在其他路線的可行性。

60. 羅光強先生表示明白巴士公司一次過改動不同巴士線途經交匯處的難度，故建議考慮先嘗試在繁忙時段增加 681 特別班次。他提出以下建議：

“鑑於馬鞍山北（馬鞍山路以北）人口不斷上升，而烏溪沙站交通交匯處仍有足夠空間容納新增巴士路線服務，本人強烈要求運輸署在烏溪沙站交通交匯處之繁忙時段增加 681 特別班次，方便當區居民。”

楊祥利先生提出有關馬鞍山鞍泰區交通規劃問題的提問
(文件 TT 80/2010)

61. 主席歡迎路政署鐵路拓展處工程師/沙中線 1 周珮如女士出席會議回答問題。

62. 主席他表示曾多次邀請港鐵落區諮詢居民意見，但港鐵以不同原因拒絕出席，亦不出席是次會議，對此表示不滿。他要求港鐵書面回覆未能出席會議的原因。他的續問及意見綜合如下：

- (a) 運輸署有何方法解決鞍泰區的交通問題；
- (b) 往來馬鞍山市中心的巴士路線 286M 號雖然路程只有 1.5 公里，但車費卻高達 5.5 至 6.2 元，而且班次疏落失準，更曾接獲居民投訴近半小時才有一班車。詢問九巴有何解決方法；
- (c) 政府對即將入伙的欣安邨的交通安排有何部署；以及詢問路政署會否落區諮詢居民意見。

63. 容溟舟先生的詢問綜合如下：

- (a) 建議考慮於大水坑站加設出入口前往曉峯灣畔及單車公園；
- (b) 欣安邨及天宇海入伙後，運輸署如何安排有關交通配套；若只維持現有的班次安排，巴士駛至富安花園時乘客根本無法上車；
- (c) 運輸署的整體運輸政策以鐵路為本，但最近發生的港鐵事故令很多市民大受影響，詢問運輸署有否考慮以鐵路為主之餘，以巴士為輔助；
- (d) 運輸署的巴士政策苛刻，若要增加班次，須達至半小時內有十成載客率才能增加班次；反之，若巴士載客率不足八成就得縮減班次；以及
- (e) 現時馬鞍山過海巴士不足，而沙田至中環線（沙中線）遲遲仍未刊憲，要求運輸署增設往來馬鞍山和中環的巴士線，方便居民。

64. 黃依凡女士的回覆綜合如下：

- (a) 現時鞍泰區的居民除可步行 5-10 分鐘到大水坑站或恆安站乘坐鐵路直達港九各區外，也可於保泰街或寧泰路乘坐多條巴士路線前往九龍、沙田、大學及港島

等不同地區，運輸署會於有需要時與巴士公司研究增強服務的可行性；

- (b) 運輸署一直與房屋署保持密切溝通，知道欣安邨最快明年四月入伙，故運輸署正詳細研究有關欣安邨的公共運輸配套事宜，包括與巴士公司商討將現有巴士路線改道繞經欣安邨的可行性。另外，會一併研究專線小巴的服務網絡，並會要求專線小巴營辦商因應需求加強服務，以服務欣安邨居民。由於繞道會增加行車時間，並有可能因行車距離增加而帶來個別路線加價等壓力，故需詳細研究，有結果後會盡快通知委員；
- (c) 會向運輸署政策組反映容溟舟先生的意見；以及因應議員和居民的意見，已於本年五月增加了 681P 在早上繁忙時段的班次。據調查，此路線的情況已有改善，運輸署會繼續密切留意有關乘客需求。

65. 周珮如女士表示，沙中線是政府全資的工程，馬鞍山線在設計及建造時已經顧及將來八卡車廂的運作。沿線車站亦預留八卡車廂的月台位置。沙中線工程只須要在馬鞍山線沿線車站修改月台及頂蓋、提升消防通道/緊急逃生樓梯及提升機電設施等，因此對馬鞍山的影響不大。她表示已在馬鞍山區舉行巡迴展覽，亦接收到主席及其他居民要求到區內講解工程安排的意見，路政署可就此作出安排。

66. 馮兆雄先生表示九巴會認真處理市民投訴，若因發生個別事故而令班次失準，他十分抱歉。他並表示會特別監察有市民投訴的路線，以確保服務足以應付乘客需求。

67. 主席請路政署盡快安排與港鐵到馬鞍山諮詢居民意見。

路政署

(陳國添先生、林康華先生、李錦明先生及黃戊娣女士此時離席。)

楊文銳先生提出有關沙中綫的諮詢進展的提問
(文件 TT 81/2010)

68. 楊文銳先生表示興建沙中線對整個馬鞍山未來的交通規劃有影響，很多居民都很關注沙中線發展。他明白有關方面做了不少諮詢工作，亦已在馬鞍山舉行巡迴展覽，

但溝通是相向的，居民希望直接與有關方面直接交流並表達意見，希望路政署盡快在馬鞍山安排地區諮詢論壇。

69. 主席詢問有關沙中線的諮詢工作實際由路政署或港鐵負責。沙中線連接沙田和中環，整個沙田區都受到影響，但過往只在顯徑舉辦過諮詢會，曾多次邀請港鐵到馬鞍山諮詢卻被拒絕，對此表示不滿。

70. 黃嘉榮先生表示最近出席了關注興建沙中綫及顯徑站工作小組在顯徑舉辦的諮詢會，當日有港鐵工程師及路政署代表出席。未來馬鐵會由四卡列車轉為八卡，據悉馬鐵月台亦可能會加設輔助設施，因此馬鐵沿線居民對沙中線有很大期望，他建議港鐵盡快在不同地區舉辦諮詢會，向居民解釋整個計劃及發展。

71. 周珮如女士表示，沙中線是政府工程，前期準備工作包括聯絡和安排由港鐵負責，但整體安排則由路政署和港鐵一同負責，路政署代表亦會出席每一次的諮詢活動。路政署和港鐵一直有諮詢地區對沙中線項目的意見，例如舉辦居民大會。她表示聽到議員的意見，會盡快在馬鞍山安排諮詢會。

何厚祥先生提出有關10月21日港鐵事故的提問
(文件 TT 82/2010)

72. 主席歡迎機電工程署高級工程師／鐵路 1 謝悅嘉先生、港鐵公共關係主任－對外事務蔡玉蓮小姐，以及車務經理－東鐵綫及馬鞍山綫李婉玲小姐出席會議。

73. 何厚祥先生認為有關方面未有詳細回覆提問，尤其是有關政府定位及職責問題，要求有關政府部門及港鐵就提問再次回覆。

74. 容溟舟先生同意何厚祥先生的看法，認為回覆內容粗疏，應重新提交詳細的回覆。

75. 主席要求有關政府部門及港鐵就何厚祥先生的提問提供補充資料，供委員會於下次會議討論。

運輸署
機電工程署
港鐵

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 83/2010)

76. 容溟舟先生表示 798 號巴士線自本年十月十日投入服務後，早上的班次有所增加，希望運輸署提供客量數據以推算乘客的增加幅度。另外，從馬鞍山乘搭 798 號巴士往將軍澳車費昂貴，一程需十九元，希望運輸署研究調低車費的方案，亦希望新巴提供轉乘優惠。若無法透過八達通提供轉乘優惠，他建議仿效九巴通宵巴士的做法，司機向乘搭 682 號巴士並將轉乘 798 號巴士的乘客派發優惠券，以便乘客在大老山隧道車站免費轉乘 798 號巴士。

77. 鄭楚光先生詢問為何文件未有反映 82K 於本年十一月六日開始實施的改道安排以及實施新安排後客量有否增加。有家長建議把現時每逢整點及三十分由黃泥頭開出的班次時間調整為每逢十五分及四十五分開出，以配合巴士駛至大圍學校網的時間，避免出現學生因太早回校但未開門的情況。

78. 黃嘉榮先生不滿有關方面未有就 82K 改道安排諮詢部分區議員。他表示重組路線前很多第一城居民早上會乘搭 82K 號巴士前往火炭工業區一帶，但改道後居民只能乘搭 81 號巴士，平均需等候 20 分鐘才能上車。雖然第一城已申請了穿梭巴士（穿巴）服務，但預計數月後才開始實施。他希望穿巴開始服務前，巴士公司可考慮安排途經第一城的臨時巴士班次，亦請運輸署敦促 681 號巴士線增加臨時班次駛經第一城，以紓緩該區的交通情況。

79. 運輸署高級運輸主任/沙田李永華先生的回應綜合如下：

運輸署

- (a) 署方稍後會提供有關 798 號巴士線的數據予容溟舟先生參考；
- (b) 是次文件的資料是截至本年十月二十一日的，故未有反映 82K 於本年十一月六日開始實施的新安排。有關安排將於下次提交區議會的文件中反映；以及
- (c) 會與黃嘉榮先生跟進有關第一城的交通安排。

80. 新巴及城巴有限公司（新巴及城巴）高級公眾事務主任彭敏華小姐表示現時所有轉乘優惠均以八達通系統處理，會向公司反映容溟舟先生的意見。

81. 馮兆雄先生的回應綜合如下：

(a) 82K 號巴士線改道後，載客量與之前相約，希望新安排會受市民歡迎並可增加載客量；以及

(b) 若更改 82K 號巴士線的班次時間，需同時配合首班車和尾班車時間；另外，若把由黃泥頭開出的班次時間調整至每逢十五分及四十五分開出以配合大圍學生的上學時間，可能會令美林學生受影響，公司需研究如何平衡各方的需求。

82. 主席請新巴及城巴稍後回覆為 798 號巴士線提供轉乘優惠的建議。

新巴及
城巴

（唐學良先生此時離席。）

資料文件

路政署工程進度報告
(文件 TT 86/2010)

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 87/2010)

沙田市中心交通違例檢控數字
(文件 TT 88/2010)

開支科 7(交通及運輸)的財政狀況和活動進度
(文件 TT 85/2010)

83. 委員會備悉上述四份資料文件。

押至下次會議處理事項

84. 由於會議法定人數不足，主席決定將餘下議程押後至下次會議處理，包括“葛珮帆博士提出有關巴士總站候車處增設專用座位的動議”、“黃戊娣女士提出有關要求政

府全面檢討單車徑安全及設立單車訓練場地的動議”及“工作小組報告”。

下次會議日期

85. 主席宣布，下次會議定於二零一一年一月四日(星期二)下午二時三十分於區議會會議室舉行。

86. 會議於下午六時三十一分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一零年十二月