

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一一年度第一次會議記錄

會議日期：二零一一年一月四日(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	“
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	“
龐愛蘭女士,JP	“
潘國山先生	“

出席者

葛珮帆博士,JP
鄧永昌先生
湯寶珍女士,MH
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
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
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
李永華先生
黃依凡女士
何名開先生
黃瀛女士
趙鏡波先生
周振邦先生
梁漢新先生
李文炎先生
方寶珊女士
葉少偉先生
馮兆雄先生
鍾佩怡女士

沙田民政事務助理專員
運輸署高級運輸主任/沙田
運輸署高級運輸主任/馬鞍山
運輸署工程師/馬鞍山
運輸署工程師/沙田一
運輸署工程師/沙田二
路政署新界區區域工程師/沙田(1)
房屋署副房屋事務經理(隆亨)(二)
沙田地政處行政助理
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

謝悅嘉先生
蔡玉蓮小姐

許志杰先生

周嘉明先生
李慧瑩博士

職 銜

機電工程署高級工程師/鐵路 1
香港鐵路有限公司

公共關係主任—對外事務

領匯管理有限公司停車場及物業支援總經理

停車場系統控制經理

香港中文大學環境政策與資源管理研究中心副主任

未克出席者

陳盧燕冰女士, MH

莫錦貴先生, BBS

蕭顯航先生

蔡亞仲先生

李日雄先生

職 銜

區議會議員 (已有請假)

“ (“)

“ (“)

“ (“)

增選委員 (“)

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)交通及運輸委員會二零一一年第一次會議，並特別歡迎接替劉志豪先生的沙田地政處行政助理李文炎先生，以及九巴策劃及發展主任李述恒先生出席會議。

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：

陳盧燕冰女士	身體不適
蔡亞仲先生	出席其他會議
李日雄先生	出席公司業務會議
莫錦貴先生	工作原因
蕭顯航先生	離港

委員會通過上述五位委員的請假申請。

3. 主席表示會前收到運輸署通知，運輸署高級工程師/沙田陳浩樑先生今天有事未能出席會議，由運輸署工程師/馬鞍山何名開先生代表出席會議。由於交通及運輸委員會對沙田非常重要，要求運輸署以後能安排高級工程師出席會議。

通過二零一零年十一月九日會議記錄

4. 委員會通過二零一零年十一月九日的會議記錄。

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 1/2011)

5. 主席請運輸署匯報有關實施大埔公路－沙田段第一階段的短期交通管制措施的進展。

(楊倩紅女士及容溟舟先生此時到達。)

6. 彭長緯先生詢問運輸署研究紓緩大埔公路近大圍道北行往大埔方向黃昏時分擠塞情況的進展。他表示，車輛在大埔公路北行往沙田市中心時，左邊大圍新村有行車線往沙田市中心，而八號幹線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黃昏時段出現擠塞情況。現時青沙公路只有一條左線，而雙白線過長，促請運輸署盡快縮短雙白線。

7. 運輸署工程師/沙田－黃瀛女士的綜合回應如下：

(a) 運輸署在研究配合交通管制措施所需加設的路標及其他方向指示牌，初步計劃增設四個指示牌及改動兩個現有的指示牌，以配合路面現有路標，初步預計半年內可實施短期交通管制措施；以及

(b) 現正在研究縮短青沙公路的雙白線，以及令車輛提早進入快線，但由於青沙公路和城門隧道公路兩段橋面高度不同，須考慮對駕駛者視線距離的影響。署方會繼續研究，初步預計本年第一季可試行短期交通管制措施，希望可以改善該處的交通情況。

8. 羅光強先生請巴士公司重新考慮提供 681 號巴士線（681 線）特別班次繞經亞公角街。另外，他詢問研究於烏溪沙站交通交匯處之繁忙時段增加 681 特別班次的進展如何。

(鄭楚光先生及盧偉國博士此時到達。)

9. 運輸署高級運輸主任/馬鞍山黃依凡女士表示，明白有居民希望 681 線繞經寧泰路的訴求，運輸署會繼續與巴士公司研究是否有其他可行方案服務寧泰路一帶居民。

(湯寶珍女士及龐愛蘭女士此時到達。)

10. 容溟舟先生表示，由於當年有關方面考慮到沙田至中環綫(沙中綫)會很快通車，故縮短了 680 號巴士線至金鐘，以致部分馬鞍山居民未能乘搭特快巴士往中環。但現時預計沙中綫最快於 2019 年才能通車往中環，要求巴士公司考慮 681 線繞經亞公角街和寧泰路一帶，方便居民前往中環。

11. 主席表示，寧泰路一段沒有往港島的巴士線，請運輸署協助跟進。

12. 委員備悉上述文件。

討論事項

馬鞍山白石陸岬發展研究報告及行政摘要初稿
(文件 TT 2/2011)

13. 主席歡迎香港中文大學環境政策與資源管理研究中心副主任李慧瑩博士出席會議為與會者介紹此議題。由於研究報告由馬鞍山礦場及白石陸岬發展研究工作小組(非常設)(非常設工作小組)和交通及運輸研究工作小組(工作小組)提供，因此必須獲得兩個工作小組的委員會通過。此文件已於二零一零年十二月三十日獲發展及房屋委員會通過。

(梁志偉先生此時到達。)

14. 李慧瑩博士簡述報告書內容。

15. 湯寶珍女士詢問馬鞍山白石陸岬發展的規劃會否包括建造一個人造沙灘。

16. 羅光強先生表示留意到關於單車徑和緩步徑出現衝突的報道，認為在離開馬鞍山海濱長廊後途經沙灘的一段通道較為狹窄，日後若延長海濱長廊及增設單車訓練場，將有更多單車使用者使用此通道，為顧及不同使用者的需要，建議在設計時確保馬鞍山海濱長廊、單車徑和緩步徑

應有充足闊度，免生意外。

17. 楊文銳先生表示，工作小組上年度擬備了一份單車研究報告，為延續該項研究，工作小組與非常設工作小組合作，研究在白石陸岬進一步推廣單車運動的發展。研究報告指興建單車城的主要目的是推廣專業單車運動，以及提升單車使用者的安全意識。

18. 盧偉國博士表示此項規劃建議涉及大面積的土地發展及商業活動，規劃時須考慮可持續發展的問題，例如能否吸引足夠投資者作長期投資。研究報告希望從多方面反映市民不同的訴求，囊括眾多項目，但從土地規劃層面考慮，所提出的規劃建議未必最理想。他舉例說，若該區的發展主題為自然生態環境保育，預留大片土地作為高爾夫球場似乎不太合適。他表示此項規劃建議雖未足以作為完整的發展藍圖，但可供規劃時參考。

(陳其興先生、劉偉倫先生及梁永雄先生此時到達。)

19. 李慧瑩博士的回應綜合如下：

- (a) 參考社區問卷調查、公眾論壇和聚焦小組會議所收集的意見後，決定把高爾夫球練習場納入規劃概念圖，原因包括希望盡量保留白石陸岬現有的高爾夫球練習場設施；現時區內的中學會到該練習場上高爾夫球課，希望繼續保留此教育用途；此外，為平衡各類土地用途，建議縮小現有訓練場的面積，但保留 100 條球道；
- (b) 研究報告中的規劃概念圖已標示了建議泳灘的位置。由於區內人士在公眾論壇和聚焦小組會議上反映他們對泳灘的需求，經實地考察後，建議在不影響現有海岸線的前提下，把碼頭附近地方改良為人造沙灘，並研究在附近提供配套設施及把馬鞍山的海濱長廊延伸至白石陸岬；
- (c) 研究報告就白石陸岬的發展模式提出三項初步建議，其一是為整個項目進行單一招標，這個建議的可行性視乎項目的吸引力而定；其二是把項目分拆成多個部分分開招標，由商業部分的收益補貼康樂用途的部分；其三是把公共設施和商業項目分開，公共設施由

政府營運，商業項目例如高爾夫球練習場和渡假場等則交由投資者營運；以及

- (d) 研究報告建議把馬鞍山海濱長廊延長，規劃概念圖所顯示的是初步構思，尚未有確實闊度，但研究報告內提及日後在落實詳細的研究設計時，會確保單車徑的闊度符合安全標準，以及行人徑有一定闊度。

20. 委員會一致通過馬鞍山白石陸岬發展研究報告及行政摘要初稿。

21. 主席告知與會者楊文銳先生申請就此項目提出臨時動議，並詢問委員會是否批准他的要求。委員會通過提出臨時動議的申請。

(黃澤標先生此時到達。)

22. 楊文銳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政府善用資源，充分利用馬鞍山白石陸岬土地，設立專業的單車訓練場地協助推動本地單車運動發展；及設立單車安全城提高市民使用單車的安全意識。”

楊祥利先生和議。

23. 盧偉國博士表示理解委員重視單車運動的發展，但由於研究報告包含地區內不同的訴求和願景，提出動議時較宜集中於整體發展的願景，而非單獨側重於單車運動的發展。

24. 湯寶珍女士表示研究報告已包含動議的內容，詢問為何要額外提出動議。

25. 楊文銳先生表示發展及房屋委員會已於二零一零年十二月三十日通過一個有關整體發展願景的動議，但由於希望引起政府特別關注單車運動發展，因此在會上提出額外動議。

26. 主席表示，政府動用 20 億元闢建連接新界各區的超級單車徑，但缺乏長遠的軟件配套設施。由於在取消沙田單車公園後沙田區欠缺單車訓練場地，加上區內曾發生不少

單車意外，是項研究的重點之一是在白石陸岬關建單車安全城，提供單車訓練場地及推廣單車安全。

27. 委員以 25 票贊成、6 票棄權通過第 22 段的臨時動議。

檢討沙田區內使用率偏低的行人天橋及行人隧道
(文件 TT 3/2011)

28. 黃瀛女士簡述文件內容。她指出附圖二“橫跨城門河鄰近獅子山隧道公路及沙田中央公園的行人橋”(中央公園行人橋)的資料並不正確，行人橋的正確位置在獅子橋以西。接駁沙田中央公園並橫跨城門河的行人橋的正確附圖將於會後提供予委員會參考。

運輸署

29. 彭長緯先生的意見及詢問的事宜綜合如下：

- (a) 何謂“不可或缺”的設施，此準則是否由運輸署訂立；
- (b) 沙田嶺段近六合村的人流稀疏，所以沙田區議會(區議會)數年前已表示無須興建“橫跨大埔公路 — 沙田嶺段近六合村的行人天橋”，但運輸署卻認為此設施“不可或缺”，未有接納區議會的意見；另一方面，由港鐵沙田站至沙田政府合署的一段路人流極多，區議會多年來一直要求興建行天橋接駁，但運輸署卻表示行人流量並不符合興建行天橋的指標。他質疑“不可或缺”的定義；以及
- (c) 完成檢討工作後，運輸署有何跟進工作，以及日後如何制定工程政策。

30. 潘國山先生詢問完成兩條行人橋的檢討後有何跟進工作。他表示，在審計署發表報告後，運輸署隨即進行檢討，並提出多項建議，包括加設指示牌，但這些建議對提升行人天橋／隧道的使用率沒有多大效用；他反而認為應該在使用率高的天橋加設指示牌，例如他曾多次要求在“車公廟路及美田路路口的有蓋行人天橋”(俗稱“八爪魚天橋”)加設前往隆亨邨和景田苑的指示牌，但運輸署仍然未有跟進。

31. 鄧永昌先生的意見綜合如下：

- (a) “橫跨城門河鄰近美田邨的行人橋”(美田邨行人橋)在四、五十年前建成，屬舊式設計，橋面只足夠讓兩人

並行，加上旁邊有一條較寬闊和較新的行人橋，很多行人都選擇使用後者。即將在附近展開的大型發展項目將會帶動人口上升，因此他建議運輸署擴闊美田邨行人橋，以配合日後的需求，亦可讓行人有更多選擇；以及

- (b) 促請運輸署就舊 T3 地盤對出的新建天橋進行檢討。由於天橋兩端的斜道合共長達 200 公尺，加上沒有設置升降機或輸送帶，對傷殘人士帶來不便，使用率亦偏低。此外，美松苑居民使用該橋時感到不便，行人要繞一個圈才能上橋，建議重新設計該橋，讓居民可直接由近美松苑的一端上橋，並在橋的兩端加設扶手電梯和升降機。

32. 黃澤標先生指文件未有提及沙田區行人隧道的使用率，詢問是否所有行人隧道的使用率均屬正常。為保障行人安全，運輸署會興建橫跨高速公路的行人隧道，並取消路面的過路設施，例如在興建車公廟路時已把車公廟站對出近秦石邨的斑馬線取消，另建行人隧道方便行人過路。不過，運輸署在車公廟站建成後，為了方便乘客前往車站，又重新設置斑馬線，此舉不但令路面行車欠暢順，亦減低行人隧道的使用率。

33. 何厚祥先生的意見及詢問的事宜綜合如下：

- (a) 審計署指出有部分行人橋和行人隧道的使用率偏低後，運輸署隨即檢討全港的過路設施，並提出活化建議，引導行人多使用那些使用率偏低的設施，詢問運輸署上述跟進行動是否審計署所要求和建議；
- (b) 認為審計署所指的是，當局應探究當年規劃及興建過路設施的背景，以及檢討為何建成後使用率偏低，目的在於提醒運輸署日後規劃同類設施時，要審慎處理；以及
- (c) 建議運輸署積極跟進對地區人士和區議會的承諾，而非花大量時間檢討及提出活化現有設施。行人按需要選用最方便的路線前往目的地，若行人數量沒有增長，例如日後並無任何大型發展計劃可帶動人口增長，則活化現有設施未必對行人有利。

34. 羅光強先生表示，既然使用率低的天橋或隧道已經建

成，就無須再追查當年興建的背景和原因；使用率低的過路設施反襯出人流多的地方對行人橋的需求，署方應積極考慮在人流多的地方興建行人橋。

（劉偉倫先生此時離席。）

35. 盧偉國博士的意見綜合如下：

- (a) 不明白審計署的批評所針對的是甚麼，因為他只在報章上看過批評的內容，未看過有關的審核報告。他不清楚審計署是否只針對設施的使用率，抑或一併考慮設施是否“不可或缺”才作出批評。若屬前者，他認為運輸署應據理力爭，因“不可或缺”的設施即使使用率低，也必須保留；
- (b) 運輸署在進行檢討時，應把焦點放在設施的規劃設計及配套上，使用率不論高低都一併檢討，以便作出改善及供規劃新設施時參考，而非只把焦點放在使用率低的設施上，因為使用率高的設施同樣需要檢討，例如若因某過路設施的使用率過高而導致行人非法過馬路，署方便須作出檢討；以及
- (c) 同意“不可或缺”的設施的使用率不論高低，都應該予以保留，但建議運輸署一併檢討有關設施的配套是否足夠，以及是否真的“不可或缺”。

36. 容溟舟先生對運輸署提交錯誤的附件予委員會表示失望，他的意見綜合如下：

- (a) 文件未有清楚交代完成檢討後會如何活化兩條行人橋。美田邨行人橋與旁邊的行人橋只相隔十多米，相信加設指示牌亦難以引導行人使用此橋。此外，過往行人大多使用中央公園行人橋前往新城市廣場，但自從興建了其他較寬闊和可直接通往該處的行人橋後，中央公園行人橋的使用率便下降；以及
- (b) 運輸署無須花時間檢討使用率偏低的過路設施，而應積極跟進區內的問題和訴求。他對署方的跟進速度表示不滿，並促請署方妥善跟進區內訴求。

37. 黃冰芬女士詢問的事宜及意見綜合如下：

- (a) 沙田區有不少行人隧道，但文件未有交代行人隧道的使用率及詢問運輸署建議檢討的兩條行人天橋當年的興建準則；
- (b) 詢問“不可或缺”的準則，以及興建行人天橋／隧道時採用甚麼準則，是否須達致特定的人流指標。“不可或缺”的設施並非永久“不可或缺”，例如現時行人須使用第一城與小瀝源路之間的行人隧道往返碩門邨和第一城／愉田苑，但日後運輸署會在碩門邨往沙田工業中心方向的小瀝源路加設路面過路設施，換言之，日後往返碩門邨和第一城／愉田苑並非一定要使用上述隧道。若日後審計署發現此隧道的使用率偏低，運輸署會如何交代；以及
- (c) 稍後會提出臨時動議。

(蔣德明先生此時到達。梁志偉先生此時離席。)

38. 唐學良先生表示同意鄧永昌先生的看法，認為美田邨行人橋與旁邊的行人橋相隔太近，難以把行人分流。此外，他表示早前提出在恆峰花園加設過路處的要求，因為此舉有助提升翠景花園和恆峰花園對出往美田邨行人天橋方向的人流，但運輸署至今仍未有回覆。

39. 馬行健先生的意見綜合如下：

- (a) 美田邨行人橋早於上世紀四十年代便已建成，是接駁城門河兩岸的其中一條橋。及後為配合香粉寮的發展，當局在旁邊加建一條可行車的橋，該橋的使用率很高，但多年來未有修葺，曾要求運輸署修葺並加設無障礙通道，方便有需要人士使用，但該署未有跟進，最後得到屋邨管業處幫忙，無障礙通道才得以加設；
- (b) 中央公園行人橋有不少晨運人士和退休人士使用，使用率並不低，建議運輸署改善並活化該橋；
- (c) 實地視察過“橫跨大埔公路 — 沙田嶺段近六合村的行人天橋”，該橋的建造費用昂貴，但使用率卻很低；以及
- (d) 美田路海福花園和金禧花園多年前建有接駁行人橋，

但該橋至今仍沒有落腳點。此外，該橋下面其後加建了行人隧道，他不明白為何有此設計。

40. 黃瀛女士的回應綜合如下：

- (a) 審計署發現全港共有八條行人天橋及三條行人隧道的使用率偏低，但全部都不在沙田區。運輸署會根據審計署的報告，詳細檢討其他行人天橋／隧道的使用率，以及檢討日後興建行人天橋／隧道的準則，並按照規劃署的指引行事；
- (b) “不可或缺”的設施包括橫跨高速公路／主要幹道而附近沒有其他行人過路設施的行人天橋／隧道。因此，即使這些過路設施的使用率偏低也不會予以刪除，以確保市民可安全過馬路，故此這些設施不會列入檢討名單；
- (c) 沙田區內的行人隧道使用率並非偏低，因此未有列入檢討名單。運輸署建議檢討的兩條行人橋包括美田邨行人橋及中央公園行人橋，這兩條橋的使用率偏低而且並非“不可或缺”的設施，因此列入檢討名單。署方將研究可否把附近較繁忙的行人過路設施的使用者，分流到這些使用率偏低的行人過路設施。當年規劃時，這兩條行人橋的人流較少，因此橋身的設計較窄，運輸署並不打算拆除這兩條橋，但會在有需要時進行修葺或擴闊工程。通過檢討名單後，運輸署會在半年內擬備好檢討報告並提出改善建議；
- (d) 興建大圍新村對出的行人橋是爲了應付該區幾個大型發展項目落成後新增的人流。美田路舊 T3 地盤對出的新建天橋現時的使用率雖然不高，但該區未來建成的屋苑將會帶來額外人流，屆時使用率會相應上升；以及
- (e) 運輸署一直致力改善區內各項交通配套設施，尤其是關乎行人過路安全的設施，署方會更有效率地加以改善，例如加裝欄杆等；此外，運輸署一直有跟進在翠景花園和恆峰花園對出行人天橋加設過路處的建議，現正與有關部門研究可行方案。

41. 主席告知與會者黃冰芬女士申請就此項目提出臨時動

議，並詢問委員會是否批准她的要求。委員會通過提出臨時動議的申請。

（李子榮先生此時到達。馬行健先生、余倩雯女士及楊倩紅女士此時離席。）

42. 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強烈要求政府重新檢討現時有關興建行人天橋及行人隧道的準則，並調整市區及新市鎮地區之人流指標，以配合地區發展需要。”

唐學良先生和議。

43. 何厚祥先生認為運輸署無須花時間檢討已落成的設施，而應檢討使用率低的原因，避免日後在規劃同類設施時重蹈覆轍。他對臨時動議的內容有保留。

44. 黃戊娣女士詢問運輸署在興建行人天橋／隧道時，為市區及新市鎮地區所訂的人流指標是否相同。新市鎮人口較市區稀疏，採用相同的人流指標對新市鎮不公平。若兩者的人流指標相同，她支持黃冰芬女士的動議，要求運輸署重新檢討現時有關興建行人天橋及行人隧道的準則。

45. 羅光強先生建議在動議內加入一項要求，就是運輸署在決定興建行人天橋時，除了考慮相關指標，亦須考慮區議會的意見。

46. 盧偉國博士表示，雖然動議內容與會議的討論內容有關，但由於討論文件未有提及現時興建行人天橋／隧道所採用的準則，委員會在缺乏充足背景資料下難以發表意見。

47. 潘國山先生認為動議的內容與討論事項有一定關係，要求運輸署清楚解釋現時興建行人天橋／隧道所採用的準則。

48. 湯寶珍女士表示，區議會多年來爭取在大學站公共運輸交匯處加設行人通道上蓋，但署方一直表示該處並未達到每小時四千人流的指標，直至近期因該處的人流上升，運輸署才表示會考慮興建，可見運輸署訂有人流指標。

49. 黃冰芬女士表示，很多委員曾向運輸署提出興建行人

天橋／隧道的要求，但運輸署往往回覆說因未達致人流指標而未能興建，可見運輸署訂有人流指標。

50. 黃瀛女士的回應綜合如下：

(a) 現時運輸署考慮在市區和新市鎮加設行人過路設施時，並非依循單一指標，而會考慮實際需要，包括過路位的人流、區內人口發展等因素，並同時考慮規劃署和審計署的意見，然後再作決定；

(b) 若要在已有路面過路設施的路口加建其他任何過路設施，包括行人天橋／隧道，必須考慮過路位的人流，包括該處須達致每小時三千人次的指標。每小時三千人次的指標只是初步數字，運輸署須考慮整個區域的發展配套。若現有的地面過路設施不勝負荷，或區內將有其他屋苑或大型發展項目落成而令人口上升，運輸署會按需要考慮是否額外興建行人天橋／隧道；以及

運輸署

(c) 運輸署會在下次會議前提交補充資料供委員會參考。

51. 盧偉國博士指出，運輸署回應時表示須按實際需要作決定，若動議的內容是針對人流指標，則委員會在未有足夠背景資料下難以就動議表態。他建議運輸署提供補充資料，清楚說明現時興建行人天橋／隧道所採用的準則，以便委員會再作討論及決定是否提出相關動議。

52. 主席告知與會者黃冰芬女士申請撤銷所提出的臨時動議，並詢問委員會是否同意。委員會一致同意上述申請。主席請運輸署及審計署稍後就興建天橋／隧道所採用的準則提供補充資料供委員會參考。

運輸署
審計署

運輸署提交的二零一一年部門周年計劃
(文件 TT 4/2011)

53. 運輸署高級運輸主任／沙田李永華先生簡述文件內容。

(盧偉國博士此時離席。)

54. 姚嘉俊先生表示，運輸署本年的周年計劃文件內容與過去兩年所提交的內容大致相同，似乎欠缺新構思。

55. 潘國山先生指出，文件未有交代鐵路運輸、跨境巴士和穿梭巴士的發展計劃。委員會已通過動議要求開設途經八號幹線的新巴士線，希望在提交來年巴士路線發展計劃時會有好消息。

56. 鄧永昌先生表示多年來要求運輸署盡快改善大圍美田邨、美松苑、美城苑、美林邨、翠景花園和恆峰花園的交通措施，但巴士公司認為沒有需要改善，建議市民使用轉乘優惠，運輸署則推說巴士公司未能配合。他期望運輸署本年三月所提交的巴士路線發展計劃可顧及上述需求，包含相應的改善計劃。

57. 黃嘉榮先生指運輸署的職責在於改善交通，建議署方可於周年計劃內反映地區人士的建議。他說專線小巴在早上及晚間繁忙時段班次不足的問題未有改善，舉例說，第一城居民過去兩年在繁忙時段乘 811 號小巴線往火炭往往要等候長達 20 分鐘。他明白專線小巴不可任意增加車輛，曾建議把小巴座位由 18 個增至 24 個，但受法例所限未能實踐。他詢問運輸署如何在不影響公共運輸工具公司的運作下，為鄰近沒有大型公共運輸工具的市民解決繁忙時段小巴及巴士班次不足的問題。

58. 鄭楚光先生的意見綜合如下：

- (a) 運輸署及警方一直有定期就去年五月十七日大涌橋路及沙田圍路交界的交通意外，向道路交通安全工作小組提交跟進報告，警方現正落案控告肇事的士司機危險駕駛。他曾多次建議取消肇事十字路口的左轉箭咀燈(左轉燈)，但運輸署回覆時表示會加強檢控工作，認為無須取消左轉燈。他認為左轉燈在繁忙時段未能發揮作用，反而容易令駕駛者把左轉燈誤作直去燈或推算轉燈時間並“趕燈”，引致意外。他指出全港並非所有十字路口都設有左轉燈，並重申左轉燈的作用不大，建議運輸署考慮將之取消；以及
- (b) 去年七月曾視察沙田區不同地點的交通情況，並向運輸署提出多項改善道路標誌及標記設計的建議，希望運輸署積極跟進。

59. 葛珮帆博士表示曾多次要求運輸署全面檢討沙田區的單車安全問題，包括單車意外、人車爭路和單車隧道問題，

希望署方詳細檢討和制訂改善計劃。此外，她建議運輸署認真考慮試行引入自助單車租借系統，以長遠解決目前單車泊位所衍生的問題，包括泊位不足、衛生情況及處理棄置單車的問題。

60. 黃戊娣女士表示明白周年計劃主要是提出計劃大綱，但建議同時提供詳細的參考資料，舉例說，專線小巴服務方面，署方表示會“繼續鼓勵專線小巴營辦商更新車隊及改善車內設施，以提供高效率及良好服務”，建議加入數據顯示去年有多少小巴營辦商在運輸署的鼓勵下，更新車隊或改善車內設施。她建議署方訂立清晰目標，例如清楚訂立小巴加裝安全帶及車輛限速器的時間表。此外，她要求運輸署在檢討區內道路及路口的運作後要切實執行有關工作。

61. 龐愛蘭女士認為周年計劃的大綱可以接受，但重點在於署方的實質工作，舉例說，署方曾承諾在一個月內檢討黃竹洋村的小巴事宜，但數月後仍未作出檢討，她促請署方按照承諾的時間表跟進此事。她又指出早前道路交通安全工作小組曾帶領她視察沙田區不同地點的交通情況，當時曾要求運輸署改善樂景街御龍山對出由沙田往火炭方向的道路改善措施，但該署至今仍未有跟進。此外，她指出駿景園對出是雙線單程行車馬路，但落路下村和榕翠園對出是單線馬路，以致早上繁忙時段校巴和巴士在上落客時造成交通擠塞，建議加設避車處，並促請運輸署解決該處的擠塞問題。

62. 李錦明先生指政府未有增加專線小巴的牌照數量，在專線小巴服務供不應求的情況下，建議政府鼓勵紅色小巴轉為綠色專線小巴，以滿足服務需求。此外，他詢問運輸署檢討九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)加價申請的進展。

63. 何厚祥先生建議運輸署在周年計劃內羅列過去三年從地區收到的交通改善建議，並列出建議的推行方式。

64. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 每年的巴士路線發展計劃只提供每條巴士路線的車輛數目，未有顯示班次資料，要求運輸署在本年三月所提交的巴士路線發展計劃內提供每條巴士路線上年度

和來年的班次資料，以便委員會監察專營巴士公司的服務；

(b) 過往委員會爭取增加巴士班次時，運輸署以油尖旺區、灣仔區、中西區等地區的繁忙路段有道路配額限制為由，拒絕增加班次。他要求在本年三月提交巴士路線發展計劃時，一併提交可在上述路段行走的沙田區巴士的配額；

(c) 專線小巴大多由小型公司營運，欠缺支援，詢問運輸署如何鼓勵小巴營辦商加裝安全帶；以及

(d) 請運輸署詳述未來一年的交通管理計劃。

65. 李永華先生表示會在來年的部門周年計劃內適當考慮委員的意見。

66. 主席請運輸署把委員的意見納入來年的巴士路線發展計劃內。

動議

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
(文件 TT 89/2010)

(韋國洪先生此時到達。)

67. 葛珮帆博士簡介文件內容，並提出以下動議：

“沙田區議會強烈要求運輸署，在各巴士總站的各路線候車處增設長者，孕婦及殘疾及行動不便的人士或有需要人士的專用座位，並研究在所有的巴士站加建坐位的可行性。”

何秀武先生和議。

68. 李子榮先生表示，由於大部分巴士總站的候車處地方有限，難以於該處增設專用座位，建議要求於附近適當位置加設座位，以免對其他排隊候車的乘客造成影響。另外，建議參考一些專線小巴站頭的做法，把站頭較前位置劃為有需要人士優先排隊區，並加設標示。他表示不會提出修訂動議。

69. 衛慶祥先生建議把“增設長者，孕婦及殘疾及行動不便的人士”修改為“增設長者、孕婦、殘疾、行動不便的人士”，改為頓號可更清晰區分四類有需要人士。

70. 葛珮帆博士多謝衛慶祥先生及李子榮先生的意見，並把接納衛慶祥先生的建議，修訂動議如下：

“沙田區議會強烈要求運輸署，在各巴士總站的各路線候車處增設長者、孕婦、殘疾、行動不便的人士或有需要人士的專用座位，並研究在所有的巴士站加建坐位的可行性。”

何秀武先生和議。

71. 委員會以 30 票贊成及 1 票棄權通過第 70 段的動議。

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

(文件 TT 90/2010)

72. 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促請運輸署即時於意外地點耀安村單車隧道彎位前加設減速牌、改善隧道外的廣角鏡、重鋪單車徑路面，並加裝分隔膠柱，減少兩車迎頭相撞意外。另外，促請運輸署全面檢討現有單車徑的設計及安全措施，並重鋪單車徑路面，在落斜及彎位前加設減速帶及減速牌，保護單車駕駛者及行人的安全。長遠而言，政府應從速設立大型單車訓練場地，提供學習及訓練課程，教育市民正確使用單車的方法，減少單車意外發生。”

楊文銳先生和議。

73. 委員會以 29 票贊成一致通過上述動議。

提問

姚嘉俊先生提出有關電單車泊位的提問

(文件 TT 9/2011)

74. 主席歡迎領匯管理有限公司(領匯)停車場及物業支援總經理許志杰先生及停車場系統控制經理周嘉明先生出席會議解答委員的提問。

75. 姚嘉俊先生表示知道有關方面在處理沙田區電單車泊位不足的問題時面對不少困難，至今仍未有解決方法。他的意見及續問的事宜綜合如下：

- (a) 由於領匯未有提供書面回覆，委員會未能予以討論。請領匯回覆提問；
- (b) 根據運輸署的資料，由二零零五年至二零一零年十月，電單車正式駕駛執照持有人的數目及接獲的電單車牌照申請總數都有所上升，但運輸署未有因應需求調整相關政策。詢問運輸署近年增設了多少個電單車泊位以及在甚麼地方增設；以及
- (c) 房屋署按資助房屋的單位數目提供電單車泊位，比例為約每 110 至 250 個單位提供一個電單車泊位，但各屋苑的比例並不一致，例如愉田苑的比例低於 110 比一，住戶較容易租用電單車泊位，甚至有泊位空置，而美田邨的比例為 249 比一，電單車泊位的需求十分緊張，現時有 20 多名申請者輪候。促請房屋署日後興建房屋時，按需求提供足夠的電單車泊位。

76. 許志杰先生的回應綜合如下：

- (a) 電單車泊位不足的情況是十八區同時面對的問題，領匯的行政總裁已去信地政總署及房屋署反映問題，亦曾會晤兩位署長要求協助。由於有關方面仍在商討此事，暫時未有任何進展，故不太方便以書面形式提供有關資料，而是選擇出席會議解釋；
- (b) 房屋署自二零零五年起拆售部分停車場予領匯經營，而領匯須根據地契條款經營業務。地契條款訂明屋邨／屋苑停車場內各類型車輛的泊位比例、數目及租用資格。領匯接手物業管理後，發現部分屋苑內已出租的電單車泊位超出地契條款所規定的數目，並就此向地政總署提出讓部分電單車車位豁免申請。領匯現時凍結出租屋苑的電單車泊位，希望獲豁免後可重新開放予有需要人士。然而，地政總署須就每個豁免申請收取 30,500 元行政費，另收取每個泊車位八成五至九

成的月租作為豁免費。按此原則計算，必須有約三十個泊車位輪候申請，領匯才能達致收支平衡，否則不合乎商業效益。領匯了解現時電單車泊位不足的情況，但礙於上述限制和商業考慮，未能為所有泊位不足的停車場遞交豁免申請；

(c) 現時部分屋苑可共用停車場的泊車位，但根據地契條款，居屋住戶只可使用公屋停車場的私家車泊位，電單車及貨車泊位則不得使用。領匯現正根據個別情況申請豁免，目前仍等待有關方面回覆，但會暫時保留上述人士的泊車權利；以及

(d) 去年領匯被指違反地契條款規定，把泊車位租予非公屋住戶，經詳細研究地契條款後，發現轄下公屋停車場的部分貨車泊位租了給居屋住戶及社會福利機構停泊巴士。領匯已即時向地政總署和房屋署匯報上述情況，暫時保留上述人士的泊車權利，直至有關方面審理完畢為止。但若地政總署遵照上述豁免原則處理，領匯基於商業運作的原則，日後未必能夠繼續提供泊車位予上述人士。

77. 房屋署副房屋事務經理/物業管理(隆亨邨)梁漢新先生表示，房屋署自二零零五年起拆售部分停車場予領匯後，現時仍有七個屋苑的停車場由房屋署管理。截至二零一零年九月，上述七個位於沙田區內的屋苑近五年的電單車泊位由 120 個增加至 174 個，而全港 55 個公共屋邨及居屋屋苑的電單車泊位亦由二零零六年的 2 594 個增加至二零一零年的 3 110 個。若發現停車場某類泊車位不足，房屋署會按實際需要向相關部門申請更改泊車位的用途。會後會了解在分拆出售物業予領匯之前車位的租賃情況，在下次會議回應。

房屋署

78. 運輸署工程師(馬鞍山)何名開先生表示，運輸署一直十分關注區內電單車泊位的供求情況，現時與地政總署、房屋署和規劃署有定期舉行跨部門會議，檢討泊車位的供求情況及研究解決方法。運輸署已從三方面着手處理此問題，包括要求新建屋邨或屋苑把電單車泊位的數目定至規劃準則的上限，向地政總署要求提供多些合適政府用地，作為臨時短期租約停車場，並要求短期租約停車場內提供電單車停泊位，以及在不影響交通的大前提下，劃設更多路邊的電單車泊位。以馬鞍山為例，現已增設了不少路邊電單車泊位，例

如鞍駿街增設了 14 個、大水坑停車場增設了十個、亞公角山路增設了三個、大學站增設了 16 個。運輸署會繼續積極研究在其他合適的地點增加電單車泊位，並歡迎委員提出建議。

79. 李文炎先生表示，要先了解領匯轄下停車場觸犯地契條款的情況，然後再作回應。根據地契條款，巴士不可停泊在貨車泊位，若申請改變用途，地政總署會根據現行指引處理，包括徵收豁免費用。

(韋國洪先生此時離席。)

80. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 在領匯接手管理房屋署分拆出來的停車場之前，房屋署在出租部分泊車位時似乎已違反了地契條款。當年房屋署拆售部分停車場時，承諾現有用戶不會受拆售計劃影響，因此房屋署有責任協助領匯解決問題。促請領匯及有關部門積極處理此問題，並建議就此成立跨部門小組，確保現有停車場租戶不受影響；
- (b) 區內其他類型車輛亦有泊車位不足的情況，建議運輸署因應需要一併增加其他泊車位的數量；
- (c) 雖然運輸署鼓勵新建屋邨或屋苑增加電單車泊位，但地契條款對租用資格有所限制，例如只可租予屋苑或鄰近屋苑的住戶，這樣容易出現資源錯配，例如錦泰苑和曉峰灣畔的停車場有大量空置泊車位，但不合資格的用戶不能使用，以致附近出現違泊情況；
- (d) 電單車駕駛執照持有人的數目按年上升，運輸署提出的短期租約方案未能長遠解決泊車位不足的問題；
- (e) 有地區人士建議在梅子林路增設 50 個電單車泊位，但他暫時仍未收到運輸署的答覆，請運輸署盡快回覆；以及
- (f) 請領匯提供其轄下位於沙田區的停車場的私家車、貨車及電單車車位數目，供委員會參考。

運輸署

領匯

(李子榮先生、葛珮帆女士及楊文銳先生此時離席。)

81. 羅光強先生表示理解領匯的商業考慮，但建議領匯從有盈餘的範疇補足這方面的虧損。由於領匯未有在會前提供書面回覆，有關政府部門難以在會上即時回應。馬鞍山因電單車泊位不足，出現電單車違泊問題，促請各有關政府部門一同研究電單車泊位不足的問題。

82. 主席表示，部分業主立案法團(法團)反對領匯管理停車場的手法，建議領匯向法團了解情況，並於會後提供其轄下屋邨／屋苑提交豁免申請的相關資料。此外，他請沙田地政處(地政處)和房屋署在稍後提交相關資料予委員會，包括地政處所徵收的豁免費用的計算方法，並請運輸署適時向委員會匯報增設電單車泊位的進展。

領匯
地政處
房屋署
運輸署

83. 許志杰先生表示會後可提供相關數據供委員會參考。

(林康倫先生此時離席。)

84. 主席告知與會者姚嘉俊先生申請就此項目提出臨時動議，並詢問委員會是否批准他的要求。委員會通過提出臨時動議的申請。

85. 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要求運輸署、房屋署及領匯管理有限公司，檢視區內電單車泊位不足情況，按相關地區實際需要，研究增加電單車泊位，並要求地政署等政府部門加以配合，以滿足電單車駕駛人士的需要。”

羅光強先生和議。

86. 委員以 25 票贊成一致通過第 85 段的臨時動議。

討論事項

大圍村南道單車停泊處的改善措施
(文件 TT 5/2011)

87. 黃瀛女士簡述文件內容。

(梁家輝先生此時離席。)

88. 衛慶祥先生反對運輸署提出的兩項建議方案，他重申已於委員會去年十二月三日的特別會議（特別會議）上表明不鼓勵單車使用者把單車停放在大圍站 A 出口外，並提出兩項改善建議：其一，由於香港鐵路有限公司（港鐵）承諾會為車公廟路現時單車停泊處共四百多個單車泊位加設上蓋，屆時可吸引大量單車使用者使用，其二，建議擴充村南道路段末端現有單車停泊處，於該處加設單車泊位既不會影響行人出入，亦可滿足單車使用者的需求。他促請運輸署重新考慮他的建議。

89. 何厚祥先生表示不支持運輸署提出的兩項建議方案，並重申已於特別會議上表明，除非可以引入人手管理大圍站 A 出口外的單車停泊處，否則該停泊處應該取消。

90. 李錦明先生表示反對運輸署提出的兩項建議方案，他的意見綜合如下：

- (a) 方案二建議將停泊位移近車站外牆，會為行人帶來更多不便；
- (b) 希望把大圍站對出村南道迴旋處一帶開闢作廣場之用，若不取消大圍站 A 出口外的停泊處，日後會令廣場帶來混亂；
- (c) 增加單車泊位時得考慮地點是否適合，例如運輸署在翠田街的校巴上落處增加了單車泊位，地點並不適合；以及認同衛慶祥先生的建議，日後車公廟路單車停泊處加設上蓋後，可吸引大量單車使用者使用該停泊處。

91. 黃瀛女士的回應綜合如下：

- (a) 運輸署多年來不斷研究不同改善村南道單車停泊處的可行方案，亦密切留意該停泊處的使用量，發現該處的流轉量十分高，比車公廟路單車停泊處及村南道尾段城門河方向的單車停泊處的使用量高，可見市民對村南道單車停泊處的需求很大，故不能取消大圍站 A 出口的停泊處；
- (b) 曾研究伸延村南道尾段城門河方向的單車停泊處，但發現附近避車處的汽車使用量甚高，因此未能縮短該避車處以騰出空間擴闊該單車停泊處；

- (c) 引入人手管理單車停泊處的建議屬部門政策方針，超出地區交通工程管理的範圍，但會向有關部門反映。然而，在有任何政策改動前，希望先採取針對性工作改善現有問題；以及
- (d) 方案二建議往村南道大圍站 A 出口城門河方向加設單車泊位，因此不會影響把村南道迴旋處一帶開闢作廣場的建議計劃。

(龐愛蘭女士此時離席。)

92. 主席詢問會否考慮把兩個方案合二為一，即是把大圍站 A 出口的單車泊位北移，並把單車泊位移近車站外牆以 45 度角斜放。

93. 衛慶祥先生表示他已提出兩個解決方案，但運輸署並不考慮。運輸署表示大圍站 A 出口外單車停泊處的需求很大，若委員會同意運輸署於該處增加泊位，署方日後可能會以需求為由不斷擴闊該處。因此，他無法接受運輸署提出的方案。

94. 何厚祥先生重申除非引入人手管理大圍站 A 出口外的單車停泊處，否則該停泊處應該取消，並引導單車使用者使用車公廟路單車停泊處。他指出該停泊處影響市容又阻塞交通，為鄰近居民帶來不便，運輸署不能只照顧部分單車使用者的需求而忽略大部分居民的訴求。

95. 鄭楚光先生認同上述委員的意見。

(鄭則文先生、黃澤標先生及湯寶珍女士此時離席。)

96. 許國新先生表示，根據過往委員會會議資料，現時“八爪魚天橋”北端下的有蓋單車停泊處（橋下單車停泊處）有 180 個單車泊位，而車公廟路單車停泊處有 420 個單車泊位，合共 600 個。在大圍站上蓋物業施工後，橋下單車停泊處將永久拆除，即是在物業發展施工期間車公廟路可提供的整體單車泊位會減少，若同時取消大圍站 A 出口外的單車停泊處，在施工期間數年內大圍站周邊地方的單車泊位未必足夠。另外，若完全取消村南道現時的單車泊位，但沒有足夠方法吸引單車使用者改為使用車公廟路的停泊位，只會令村南道的單車違泊情況變得更嚴重，希望委

員會審評考慮。

97. 主席表示，委員會對提交的方案尚有保留。

98. 委員會以 23 票反對及 1 票棄權，否決運輸署提出的兩項建議。

（潘國山先生此時離席。）

提問

何厚祥先生提出有關10月21日港鐵事故的提問
(文件 TT 7/2011)

99. 主席歡迎機電工程署高級工程師/鐵路 1 謝悅嘉先生及香港鐵路有限公司公共關係主任－對外事務蔡玉蓮小姐出席會議解答委員的提問。

100. 何厚祥先生表示運輸署及機電工程署（機電署）未有正面回覆最近何時全面檢討及更新緊急應變措施，他的意見及續問綜合如下：

- (a) 運輸署及機電署回覆一直有密切遵從現有機制監察鐵路服務，並“在 2008 年進行的審核評定港鐵在各方面均符合安全管理的要求，整體表現優異”，而根據港鐵的公開數據，港鐵每年花約四十億元在鐵路系統維修上，詢問為何仍會出現 10 月 21 日的事故。詢問港鐵會否投放更多資源在維修保養上，以及若日後發生同類事故時會如何處理；
- (b) 事故發生後有分析指出，若當日港鐵指揮中心能引導乘客使用其他港鐵站上車，當日的情況會有改善，然而，港鐵的總結報告並無提及此方案；以及
- (c) 港鐵一直有努力盡量避免事故發生，相關政府部門亦有監察港鐵的服務，對此予以肯定；然而，港鐵處理事故時的應變機制有改善空間，促請港鐵加以改善及相關政府部門加強監察，以免再次出現 10 月 21 日的事故。

（陳國添先生、陳其興先生、林松茵女士、林康華先生、羅光強先生及彭長緯先生此時離席。）

101. 容溟舟先生的意見及詢問的事宜綜合如下：

- (a) 東鐵綫、西鐵綫及馬鞍山綫有提供有線新聞資訊，但其他線路則沒有類似資訊，以致這些線路的乘客當日未必知道油麻地站發生事故，因而亦沒有改變他們的日常轉車站。詢問港鐵會否考慮在其他線路加設類似有線新聞的資訊服務；
- (b) 鐵路站內可接收到無線電話和傳呼機，但利潤相對不高的收音機訊號則接收不到。若港鐵改善站內的收音機接收系統，東鐵綫、西鐵綫及馬鞍山綫以外的其他乘客當日亦能即時接收外界資訊，詢問為何港鐵不改善收音機接收服務。若港鐵擔心乘客因收聽電台而錯過車站或列車內的廣播，就應一併取消於東鐵綫、西鐵綫及馬鞍山綫列車上提供的有線新聞資訊，否則未能確保乘客不會錯過港鐵發放的資訊；
- (c) 港鐵於事故發生後，有否提示東鐵綫乘客直接乘搭到紅磡站轉乘西鐵到尖東站，再轉車往港島；
- (d) 根據既定的應變計劃，油麻地站的緊急接駁巴士上車位置設於彌敦道，但當日卻臨時把上車位置遷移至咸美頓街，港鐵有否檢討現有應變計劃並加以改善；
- (e) 港鐵表示已在檢討緊急接駁巴士調配計劃。現時並非每個港鐵站都設有緊急接駁巴士服務，詢問原因為何；港鐵只在網頁上提供緊急接駁巴士服務的資訊，但鐵路站內卻沒有相關資訊，詢問港鐵會否在每個鐵路站內提供相關資訊；
- (f) 港鐵表示因車務控制中心人手不足，在發生事故後 20 分鐘才通知運輸署，未能達至在八分鐘內通報的要求，詢問運輸及房屋局有否因港鐵延遲通報事故而懲罰港鐵；以及港鐵有否定時為員工提供緊急應變訓練。

102. 蔡玉蓮小姐的回應綜合如下：

- (a) 兩鐵合併後，曾全面檢討應變計劃，其後定期與警方及其他緊急救援部門進行聯合演練，並在有需要時修訂應變計劃。港鐵根據業內的標準，為鐵路系統作定

期的維修保養，亦根據系統的狀況作出更新。港鐵一向有嚴格的維修保養制度，確保鐵路設施維持在良好狀況。港鐵會繼續做好這方面的工作；

- (b) 發生事故後，車務控制中心職員預計搶修工作需時，所以港鐵已經盡快透過傳媒、車站及列車上的廣播，以及站內通告，通知乘客列車服務受影響的情況，並呼籲乘客使用其他鐵路綫前往港島區，包括呼籲東鐵綫的乘客使用東涌綫、將軍澳綫、及經西鐵綫往尖東站，再於尖沙咀站轉乘荃灣綫過海，同時則呼籲東鐵綫的乘客，在九龍塘站轉乘將軍澳綫往港島；
- (c) 事故發生期間，港鐵於車站和列車上透過廣播向乘客發放即時資訊，若乘客在事故期間聽取電台廣播，可能會錯過車站或車廂廣播，未能即時接收港鐵發放的最新訊息；
- (d) 根據港鐵與相關政府部門制定的緊急接駁巴士調配機制，油麻地站的緊急接駁巴士上車位置設於彌敦道，但警方考慮到當時緊急接駁巴士投入運作後彌敦道的交通情況，臨時要求港鐵將接駁巴士站上車位置遷移至咸美頓街，港鐵為配合警方的指示，亦於排隊的安排作出相應調整。港鐵已著手與運輸署及警方全面檢討各個港鐵車站的應變計劃，包括緊急接駁巴士服務的安排；以及
- (e) 事故發生初期，車務控制中心職員相信只是有一部列車發生故障，而從過往經驗，這類事故導致的服務延誤會少於八分鐘。由於所有相關的車務控制中心員工均集中在處理事故，因此當事故超過了八分鐘，都未通知運輸署。港鐵承認這方面有改善空間，已於列車運作期間，增加通訊控制中心的人手，並指派特定的職員專責與有關政府部門溝通。

103. 謝悅嘉先生表示，機電署不斷監察港鐵處理事故的機制，並定期巡查和審核港鐵的維修制度。港鐵有依照業內標準做法為鐵路系統作定期維修保養，並且根據系統的狀況，為有關係統作更新。機電署會根據風險評估和事故趨勢，對鐵路系統的維修保養工作作出巡查和審核。另外，機電署亦會參與每三年一次由外界獨立專家審核港鐵安全管理制度的工作，以確保管理制度有效。

104. 黃依凡女士表示運輸署已與港鐵公司為個別鐵路綫制訂事故發生後的緊急應變計劃，並會不時進行檢討及更新。

105. 主席請港鐵及相關政府部門參考委員的意見以改善服務。

(陳業文先生及黃戊娣女士此時離席。)

楊祥利先生就286M巴士路線的提問

(文件TT 8/2011)

106. 主席認為運輸署及九巴的回覆十分詳細，他續問：

(a) 詢問 286M 巴士線(286M 線)車資的計算方法；以及

(b) 雖然運輸署的調查結果顯示 286M 線的班次安排大致正常，但他與運輸署高級運輸主任(馬鞍山)黃依凡女士到現場調查時，發現班次不準；另外又詢問九巴在分段收費方面有沒有改善空間。

107. 容溟舟先生詢問的事宜及意見綜合如下：

(a) 九巴回覆時表示 286M 循環線偶爾未能依時返抵總站接載乘客，請九巴考慮取消循環線的運作模式，以穩定 286M 線的班次；

(b) 促請九巴盡快編配低地台巴士給暫時未有此服務的 286M 線、289K 線及 89C 線，方便有需要人士使用；

(c) 根據九巴在互聯網上公開的資料，84M 巴士線的總行車里數為 14.5 公里，收費 5.6 元，而 286M 循環線的總行車里數為 26.4 公里，收費 6.2 元，九巴指 286M 線的車資依一半路程的行車里數計算，即 13.2 公里的收費為 6.2 元，兩條路線以後者的路程較短，但收費卻比前者貴 0.6 元；另外兩條往來大學站及馬鞍山的巴士線亦有類似情況，87K 線的總行車里數為 13.4 公里，收費 3.7 元，而 289K 線的總行車里數為 10.3 公里，收費 4 元，可見後者路程較短但收費比前者貴 0.3 元。詢問為何行程較短的路線收費反而較貴，以及為何每次加價都不調整這些路線的收費；

- (d) 現時往馬鞍山途經富安花園車站的巴士線當中，只有 43X 線、81C 線及 89C 線設有分段收費，他多次在討論巴士路線發展計劃時要求增加設有分段收費的路線，但巴士公司至今仍未加以考慮，以致乘坐設有分段收費的巴士線往恆安邨和耀安邨只須支付 3.7 元，而乘坐其他前往馬鞍山但不設分段收費的路線卻最少要支付 5.2 元；
- (e) 巴士的車費每年都上調，雖然巴士公司的收費並沒有超出車費等級表所定上限，但市民所負擔的車費每年都在增加，促請運輸署要求九巴收取合適的費用；以及
- (f) 九巴的轉乘計劃並不完善，例如現時 47X 線、48X 線及 49X 線的乘客只可在城門隧道(城隧)站免費轉乘 81K 線，但不可轉乘途經該站的其他路線，而其他途經城隧站的路線卻有一籃子的轉乘選擇，他多次要求改善，但九巴一直未有採取行動。

108. 衛慶祥先生詢問運輸署回應投訴的時間，以及負責處理及跟進的人手是否充裕。他去年九月底去信運輸署反映市民對 89 號巴士線班次的投訴，他不滿意署方到了十二月底才回覆確定該巴士線的班次正常。他表示若把市民的投訴直接帶到委員會的會議席上討論，相信署方兩個月內會有答覆。

109. 九巴經理(車務)馮兆雄先生表示 286M 線是每日行走馬鞍山市中心至鑽石山鐵路站的循環線，早上七時至十時的班次為約 12 分鐘一班，由於途經大老山隧道，車程及班次容易受隧道擠塞影響，以致偶爾未能依時返抵總站接載乘客；此外，去年十二月鑽石山龍蟠街連續十天進行道路工程，巴士須繞道進入鑽石山，巴士班次亦受影響。遇到上述情況時，九巴會即時與前線車長聯絡並作出調整，希望盡量維持正常班次服務市民。

110. 李述恒先生表示九巴在決定是否設立分段收費前，會考慮各種因素，包括在財政上對個別路線的影響、顧客的乘車模式、在運作上是否可行、歷史因素等。由於每項因素的比重不同，不宜直接比較不同路線的收費。他表示九巴已備悉委員的建議，日後研究調整路線分段收費時會予以參考。

111. 黃依凡女士的回應綜合如下：

- (a) 現時巴士路線的收費是以路程來計算。至於一段路程可收取的最高車費，是根據所規定的車費等級表而釐定的。根據運輸署的資料，286M 線現時的收費並未達到車費等級表所定上限；
- (b) 運輸署理解公眾對車費的關注，但基於自由營商的精神及制度，是否減低票價或提供票價優惠是巴士公司的商業決定。儘管如此，運輸署會把委員的意見反映給巴士公司，希望巴士公司積極考慮；
- (c) 關於 286M 巴士線的班次問題，運輸署早前派員實地調查，結果發現該線在早上繁忙時段的班次安排大致正常，平均約 12 分鐘一班，符合服務詳情表所列的要求，調查期間亦未發現有候車乘客因客滿而須等候下一班車；以及
- (d) 運輸署會把接到的投訴轉介巴士公司跟進，有需要時運輸署亦會安排實地調查，並會因應調查結果，如有需要，採取相應的跟進措施。

112. 主席請九巴考慮委員的意見。他要求運輸署提供車費等級表，以便查證巴士線的收費是否合理，並請黃依凡女士向巴士路線發展科反映委員的訴求，促請有關方面檢討 286M 線的服務及收費是否合理，並在未來的巴士周年發展計劃內作出交代。

運輸署

陳敏娟女士提出有關廣康區巴士服務的提問
(文件 TT 10/2011)

113. 陳敏娟女士的意見及續問綜合如下：

- (a) 隨著廣康區人口上升，281A 號巴士線（281A 線）的乘客量亦不斷上升，特別是傍晚繁忙時段至夜間十一時，很多乘客反映在尖沙咀和旺角難以上車，加上路面交通擠塞等因素令班次延誤，以致乘客候車時間甚長，甚至出現乘客留後的情況。她曾多次要求增加 281A 線的班次，但九巴未有考慮；詢問 281A 線現時的載客量尚欠多少才能達至增加班次的標準，車輛數目是否多年前已增加至現時的 21 架，以及為何不考慮增加班

次；

- (b) 83X 號巴士線（83X 線）乘客量很大，早上繁忙時段經常有數十名乘客在廣柏樓巴士站候車，有時巴士甚至客滿。根據九巴提供的資訊，此路線的班次為十分鐘，但很多乘客反映候車時間為 20 分鐘。九巴表示繁忙時段之載客量未符合運輸署對加強巴士服務訂定之最低標準，詢問九巴如何釐定最低標準，及 83X 線現時的載客量尚欠多少才能達至最低標準；
- (c) 現時 89D 號巴士線（89D 線）會提供 83X 線服務時間以外行走廣源邨的服務，然後兩條巴士線的銜接時間並不理想，乘客往往要候車多時才能上車；以及
- (d) 要求將 85A 巴士線（85A 線）延長至廣源邨，但不支持以取消並合併 82M 號巴士線為延長 85A 線的網綁式條件，要求九巴個別考慮延長 85A 線至廣源邨。

（姚嘉俊先生此時離席。）

114. 鄭楚光先生的意見及詢問的事宜綜合如下：

- (a) 希望 281A 線在繁忙時段增加特別班次，以免廣東道一帶塞車而延誤班次；
- (b) 建議於繁忙時段增設 89D 線繞經廣源邨的服務，可紓緩 83X 線班次不足的情況。詢問為何 83X 線平日及假日的服務模式不同，他認為假日和平日的模式應該一致，否則會影響乘客；以及建議研究 85A 線行經九龍塘。

115. 馮兆雄先生的回應綜合如下：

- (a) 281A 線下午繁忙時段的班次約每八至十分鐘開出，根據調查，傍晚繁忙時段六時至八時行經荔枝角道的 281A 線巴士共有十五班，平均八分鐘一班，班次充足，乘客亦能上車。明白受路面情況影響，例如廣東道擠塞，中途站有班次延誤的情況，因此九巴已在中途站增加特別班次，但特別班次不能太多，以免影響站頭的班次。九巴會繼續監察 281A 線班次情況，以滿足乘客要求；

- (b)現時 89D 線早上十時十五分至下午四時三十分往九龍方向的班次會繞經廣源邨，正好銜接 83X 線未有提供服務的時段；
- (c)83X 線於平日及假日的服務模式有所不同，為配合乘客平日的上班時間，會提供早上繁忙時段的班次，但中段則未有提供服務；反之，假日雖未有提供較早的班次，卻有中段時間的服務，以配合乘客不同需求模式；以及
- (d)廣源邨巴士站的站位已經飽和，顧及行車及乘客安全，暫時不會於該處增設 85A 線站頭。

116. 李述恒先生的回應綜合如下：

- (a)281A 線由 2003 年開始車輛數目維持在 21 架。2004 年馬鐵落成後，吸納了部分使用 281A 線往來市區的乘客，根據調查所得，即使該區人口增加了，現時 281A 線的服務亦大致可配合乘客需求；以及
- (b)根據運輸署提供的指引，若在最繁忙的半小時內有百分之百載客量，巴士公司可按實際需要考慮增加個別路線的班次。由於 281A 線及 83X 線現時的載客量仍未達至運輸署的指標，分別為八成及九成，故九巴會以現有班次編排服務該線乘客。

117. 黃依凡女士的回應綜合如下：

- (a)根據繁忙時段在荔枝角道進行的調查，發現 281A 線偶有數位乘客留後的情況，但留後的乘客亦能順利登上隨後而至的一班車。281A 線中途站因受路面交通情況及乘客量影響而出現班次偶有延誤的情況。運輸署會繼續密切監察該線服務；以及
- (b)83X 線的乘客量集中於早上八時至九時的繁忙時段，其他時段的乘客量不高，因此 89D 線會於 83X 線服務時間以外繞經廣源邨。此安排在善用資源的大前提下較為適合。

118. 陳敏娟女士提出以下建議：

“本人建議運輸署及巴士公司加密 281A 及 83X 巴士班

次及盡快落實延長 85A 巴士總站至廣源邨，以方便廣康區居民。”

119. 主席請九巴考慮兩位委員的意見，改善巴士服務。

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 11/2011)

120. 鄧永昌先生對 82K 號巴士線（82K 線）的路線更改安排表示不滿，他表示運輸署未有諮詢當區議員意見。他表示美田和美松一帶對該線的需求很大，要求運輸署考慮繞經美田和美松一帶，以配合居民需求。

121. 鄭楚光先生表示，他曾與十一位沙田區校長與運輸署商討 82K 線的改道安排，當時未有收到其他意見。他同意鄧永昌先生的建議，認為有助增加該線的載客量。他詢問 82K 自改道後的載客量是否有改善，並希望運輸署能增加班次及把現時培基書院一站遷至帝堡城外，以提升載客量。

122. 李永華先生表示，由於 82K 線的營運情況欠理想，乘客量持續在很低水平，曾經建議取消該線，但後來因應市民的要求考慮改道往廣源，改道方案並曾納入在巴士路線發展計劃中作討論，及後的微調改道方案亦已發出相關諮詢文件給有關人士。他承諾日後可加強諮詢工作。他表示會研究鄧永昌先生的建議的可行性。

工作小組報告

(文件 TT 84/2010 及 TT12/2011)

123. 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。

（鄧永昌先生及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 13/2011)

124. 李錦明先生詢問大圍道近富嘉花園加裝消防閘的確實位置和施工完結期。

125. 路政署新界區區域工程師/沙田(1)周振邦先生表示會後提供相關資料予李錦明先生。

路政署

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 14/2011)

沙田市中心交通違例檢控數字
(文件 TT 15/2011)

126. 委員會備悉上述三份資料文件。

下次會議日期

127. 主席宣布，下次會議定於二零一一年三月八日(星期二)下午二時三十分於區議會會議室舉行。(會後註：會議提早於下午一時舉行。)

128. 會議於下午七時二十五分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一一年三月