

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一一年度第二次會議記錄

會議日期：二零一一年三月八日(星期二)
時間：下午一時正
地點：沙田政府合署四樓
沙田區議會會議室

<u>出席者</u>	<u>職銜</u>
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	”
莫錦貴先生,BBS	”
龐愛蘭女士,JP	”
潘國山先生	”

出席者

蕭顯航先生
鄧永昌先生
湯寶珍女士, MH
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
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
陳浩樑先生
何名開先生
黃瀛女士
趙鏡波先生
李永華先生
黃依凡女士
周振邦先生
梁漢新先生
李文炎先生
方焯達先生
葉少偉先生
馮兆雄先生

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/馬鞍山
運輸署工程師/沙田一
運輸署工程師/沙田二
運輸署高級運輸主任/沙田
運輸署高級運輸主任/馬鞍山
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)(2)
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)

應邀出席者

譚佩華女士
徐詠璇女士
馬少文先生
蔣年達先生
朱展強先生
陳銳威先生
謝俊達先生
陸家榮先生
陳福耀先生
賴有才先生
張家麟先生

陳國泰先生
鄭鎮偉先生
游妙兒女士

李述恒先生

馬詹唯先生
麥家榮先生
黃其光先生
林偉強先生
李志華先生

未克出席者

彭長緯先生, BBS, JP
陳盧燕冰女士, MH
葛珮帆博士, JP
李日雄先生

職 銜

運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界)
運輸署運輸主任/巴士發展(新界)
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
土木工程拓展署高級工程師/6
土木工程拓展署工程師 8
路政署高級維修工程師/結構(新界區)
路政署維修工程師/結構(東南)
路政署高級工程師/總部
路政署工程師/特別職務 4
康樂及文化事務署
沙田區副康樂事務經理 2
水務署高級工程師/新界東(2)
水務署工程師/新界東(分配 1)
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
新巴及城巴有限公司助理營運經理
龍運巴士公司一級車務主任
萬利士(亞洲)顧問有限公司副項目總監
萬利士(亞洲)顧問有限公司項目經理
萬利士(亞洲)顧問有限公司副項目經理

職 銜

區議會副主席 (已請假)
區議會議員 (")
" (")
增選委員 (")

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(委員會)二零一一年第二次會議，並特別歡迎接替方寶珊女士的沙田警區行動主任方焯達先生出席會議。

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：

彭長緯先生	出席中國政府轄下機構的會議
葛珮帆博士	海外工作
陳盧燕冰女士	身體不適
李日雄先生	身體不適

委員會通過上述四位委員的請假申請。

通過二零一零年十二月三日特別會議記錄

3. 委員會通過二零一零年十二月三日的特別會議記錄。

通過二零一一年一月四日會議記錄

4. 委員會通過二零一一年一月四日的會議記錄。

續議事項

政府部門/有關機構就上次會議所議事項/跟進事項的回覆
(文件 TT 6/2011)

5. 主席的意見及詢問的事宜綜合如下：

- (a) 對於文件第八項述及的沙田至中環綫(沙中綫)最新進展，路政署回覆時表示現正處理關於工地的意見。由於很多議員及委員對沙中綫深表關注，特別是徵用工

地方面，他要求路政署及香港鐵路有限公司(港鐵)出席本年五月九日的委員會會議，匯報沙中綫及徵用工地的最新進展；以及

- (b) 他請運輸署就去年七月所提交的“馬料水區單車隧道的命名建議”匯報最新進展。得悉曾在該處遇到意外的人士指出，他們當時難以確定自己身處的位置，以致救援工作受到延誤，他請警方一併回應。

(陳其興先生、林康倫先生及劉偉倫先生此時到達。)

6. 蕭顯航先生認為道路指示牌的面積有限，即使加設指示牌市民亦很難看得到，無助確定身處的位置，他重申已建議運輸署以不同的外牆顏色區分不同隧道，方便市民辨認位置。

7. 運輸署工程師/馬鞍山何名開先生回應說，為單車隧道命名與加設一般的道路指示牌不同，因此未能發出施工令要求路政署加設指示牌。運輸署曾與相關部門商討能否效法豎立鄉村路牌或街道名牌的做法，結論是在現有機制下並不可行。署方現正與警方商討如何幫助市民辨認馬料水三條單車隧道的位置，以便報警時能說出身處的位置，另外亦會與路政署研究更改隧道外牆顏色的可行性，待下次會議報告進展情況。

運輸署

8. 香港警務處沙田警區交通隊主管葉少偉先生表示已和運輸署商討上述問題並會繼續跟進，希望盡快制訂解決方案，保障市民的安全。

9. 主席希望警方及運輸署在下次會議前提交文件讓委員知悉此項目的進度。

運輸署
香港警
務處

10. 何厚祥先生指出，委員會在上次會議通過動議要求增設電單車泊位，領匯管理有限公司(領匯)回覆時表示，若向

沙田地政處(地政處)申請改動土地用途，必須支付頗高的費用，希望地政處在政策上可靈活地酌情處理，但地政處回覆時強調會依循現行的土地政策。他了解改變既定政策並不容易，但這是各區同時面對的問題，希望地政處繼續跟進，在政策上靈活處理以回應市民的訴求。

11. 地政處行政助理李文炎先生回應說，若領匯要改變轄下停車場的用途並抵觸有關地契的限制，必須向地政總署遞交申請豁免書，以減少限制，當中牽涉的豁免費用用以反映改變前後土地價值的差別。署方亦會按照有關政策科的指引收取指定的行政費用，因此收取多少行政費用並非單由地政總署可以決定。

(程張迎先生此時到達。)

12. 主席認為修改地契可能會影響現有業主的權益，他贊成政府收取豁免費用，但可研究能否寬減行政費用。他請運輸署繼續物色合適地點設置電單車泊位，並請地政總署協助提供土地。運輸署回覆時表示現正研究在梅子林附近設置電單車泊位，主席希望運輸署在下次會議報告結果。

運輸署

討論事項

二零一一/二零一二年度開支科 7 建議預算
(文件 TT 16/2011)

(李子榮先生此時到達。)

13. 委員一致通過開支科 7 建議預算如下：

<u>工作小組</u>	<u>預留撥款</u>
道路交通安全工作小組	82,500 元
交通及運輸研究工作小組	97,500 元
關注興建沙中綫及顯徑站工作小組	20,000 元
	<u>200,000 元</u>

沙田區現有行人天橋加建升降機及隧道加建斜路的工程建議
(文件 TT 17/2011)

14. 主席歡迎路政署工程師/特別職務 4 賴有才先生、萬利士(亞洲)顧問有限公司副項目總監黃其光先生、項目經理林偉強先生及副項目經理李志華先生出席會議介紹此議題。

15. 賴有才先生及黃其光先生簡述文件內容。

16. 賴有才先生補充，行人天橋編號 NF74 加設升降機的工程原訂於二零一二年年初展開，但由於涉及清拆程序而可能遭市民反對，或許需要刊憲後才可施工，刊憲需時約九個月至一年。

17. 主席表示，由於文件第 7 及 12 段內關於樹木移植及補償的建議不屬委員會的職權範圍，委員會不會表態，但委員可以發表個人意見。

18. 余倩雯女士希望盡快展開行人隧道加建斜路(NS38)的工程。由於工地附近經常有罪案發生，希望警方在施工期間加強巡邏。

19. 程張迎先生對行人天橋編號 NF74 加設升降機的工程表示歡迎，該天橋現時只有梯級及斜道，對輪椅使用者及行動不便人士來說極為不便。他促請當局縮短刊憲時間，盡快施工，並建議在升降機兩側安裝玻璃外牆，以達致透光及節省能源之效，另外希望警方加強在工地附近的巡邏，並詢問會否在升降機加裝閉路電視系統，如會，是否只會顯示影像，抑或會同時錄影並將影像傳送至控制中心。

(陳業文先生及湯寶珍女士此時到達。)

20. 蕭顯航先生認為行人天橋編號 NF74 附近較為僻靜，建

議在升降機加裝閉路電視保安系統，另外建議把行人天橋的斜道修改為無障礙通道，以便傷殘人士在升降機故障或維修時使用。

21. 鄭則文先生詢問會否在行人天橋編號 NF74 的升降機安裝閉路電視及控制系統，用以監察升降機內的情況，以便即時處理突發事件，例如有人在升降機內暈倒或遇劫。由於升降機的位置較為遠離民居，他要求對升降機內的情況作 24 小時監控。

22. 賴有才先生的回應綜合如下：

- (a) 行人天橋編號 NF74 的升降機將設有閉路電視，等候升降機的市民可透過熒幕看到升降機內的情況，閉路電視系統亦會記錄影像；
- (b) 升降機的玻璃外牆有助透光，亦可增強美感，而且更加安全，但多面玻璃的設計會令升降機內部顯得較為侷促，因此選用一面玻璃加三面混凝土的外牆設計，以平衡保安、美感及能源等元素；
- (c) 預計行人天橋編號 NF74 加建升降機的工程牽涉土地回收，亦預計會有反對意見，故須安排刊憲。刊憲及處理反對意見需時約九個月至一年，路政署會在刊憲期間主動聯絡受影響人士，做好協調工作，減少反對的聲音；
- (d) 行人天橋編號 NF74 的位置沒有足夠空間提供標準斜道供傷殘人士使用，故此建議加設升降機。在升降機進行例行檢查及維修時，署方會盡量減低對傷殘人士及行動不便者的影響；以及
- (e) 路政署會考慮委員會的意見，優化有關設施，並於會後就保安的安排及閉路電視系統的連接問題作覆。

路政署

23. 方焯達先生答稱，警方有派員在行人天橋編號 NF74 附近巡邏，並會根據工程的進展及罪案數字做好預防工作。該區的罪案數字將於會後提供予委員會參考。

24. 黃其光先生補充，閉路電視系統的記錄通常會傳送到控制室，稍後會與警方商討是否可以將影像傳送給警方，以加強監控。(會後註：詳情可參考段落 22(e)的會後補充。)

25. 委員會以 34 票贊成及 1 票棄權通過上述工程建議。

大圍村南道改善建議

(文件 TT 18/2011)

26. 主席歡迎土木工程拓展署(土拓署)總工程師/新界東 2 馬少文先生、高級工程師/4 蔣年達先生及工程師 8 陳銳威先生出席會議介紹文件。另外，他亦歡迎運輸署高級工程師/沙田陳浩樑先生及高級運輸主任/沙田李永華先生協助介紹文件。他表示委員會在去年十二月三日的特別會議(特別會議)上，已就大圍村南道的改善建議作初步討論，議題包括把村南道西面由行人過路線至盡頭整段馬路開闢成廣場(開闢廣場)的構思，以及改善村南道近大圍站 A 出口的單車停泊處(改善單車停泊處)的建議。

大圍村南道近大圍站 A 出口單車停泊處改善措施

27. 主席表示運輸署在本年一月的會議上提交了兩個改善單車停泊處的建議方案，但不獲委員會接納。上次會議後，他與運輸署商討解決方法，並建議合併兩個方案，把大圍站 A 出口外的單車停泊處遷往麗星樓對面，以及把單車泊位移近車站外牆，再以 45 度角斜放。

28. 衛慶祥先生關注大圍站 A 出口對出的單車停泊處，並支持主席的建議。他較早前曾向運輸署提出類似方案，可惜

未獲接納。

(梁志偉先生、龐愛蘭女士及黃澤標先生此時到達。)

29. 程張迎先生認為單車使用者未必支持把單車泊位遷往麗星樓對面的建議。

30. 陳浩樑先生在回應主席的查詢時表示，上述單車停泊處遷移方案，可於下次會前提供具體方案的圖則。

運輸署

村南道西面盡頭開闢成廣場的規劃構思

31. 馬少文先生簡述文件內容。

32. 陳浩樑先生補充，署方了解區議會希望把村南道西面盡頭開闢成廣場，但由於須騰空及遷移某些交通設施方可成事，恐怕會影響現有交通運輸系統的運作，故此希望先收集委員的意見。

33. 主席表示，隨着大圍人口不斷上升，有迫切需要改善村南道的情況。由於委員會和有關部門在特別會議上未能達成共識，爲了縮短討論時間，他提出建議方案供委員會參考及討論。他建議把村南道的邨巴上落位及私家車上落位遷往大圍道富嘉花園三座及多層停車場對出位置，並在大圍道及積福街新增三個行人過路處，村南道的的士站及小巴士站則遷往現有的邨巴及私家車上落位，以騰出空間開闢廣場。他提出上述方案前徵詢過有關部門的意見。

34. 韋國洪先生對小巴士及的士站的接駁問題表示關注，希望能加設上蓋接駁往大圍站入口，避免市民下車時被雨淋。

35. 黃戊娣女士認為現有的邨巴及私家車上落位不夠寬敞，如改作小巴士及的士站將導致交通擠塞，新建議的邨巴

及私家車上落位鄰近單車徑及行人路，路面難以再擴闊。

36. 主席回應說，富嘉花園外的單車徑已經取消，因此於該處設置邨巴及的士站的建議不會對路面造成影響。他建議縮短大圍站 A 出口外的單車徑，以擴闊路面。

37. 李錦明先生建議把小巴士站遷往大圍公共運輸交匯處(交匯處)，並把積信街的馬路改為雙程線。他表示會前對主席提出的建議並不知情，運輸署亦未有就該建議諮詢當區的議員。

38. 何厚祥先生感謝主席提出方案，認為可作為討論基礎，他的意見綜合如下：

(a) 支持韋國洪先生提出的建議；

(b) 大圍上蓋物業落成後大圍人口會有所增加，因此在特別會議上已強調要優化大圍的整體交通，土拓署開闢廣場的建議得到委員會支持，運輸署應積極研究如何改善交通配套，可惜運輸署的態度並不積極，他對此表示不滿，質疑運輸署是否願意配合及遞交建議方案；

(c) 建議把村南道的小巴線改為循環線，以助解決空間不足的問題，另外建議充分運用交匯處的士站，以及善用日後大圍站上蓋物業商場內的的士站分流乘客；以及

(d) 提醒與會者本屆區議會的時間有限，希望部門把握時間跟進有關事宜。

39. 鄧永昌先生認為應由運輸署提出改善方案，主席在沒有評估及欠缺數據支持下提出的方案略嫌草率。他指村南道路面狹窄，候車的乘客甚多，遷移的士站和小巴士站無助解決問題，他要求運輸署先進行交通運輸評估，考慮人流和車流

的增加，再制訂一些具體方案供委員會考慮。

40. 梁永雄先生表示會前並無收到主席提出的建議方案，該建議缺乏數據支持，難作評估，所建議的小巴站位置不足以容納大量候車乘客，而預留給新建議的士站的位置亦不夠寬敞，預計搬遷小巴站和的士站後村南道的擠塞情況會更加嚴重，對乘客及居民造成影響。若必須落實上述建議才可開闢廣場，他寧可擱置開闢廣場的建議。他支持韋國洪先生的建議，並希望運輸署考慮委員的意見。

41. 容溟舟先生對主席的建議方案有保留。他認為把邨巴上落位搬往建議位置會增加乘客來往大圍站的路程，把私家車上落位搬往建議位置則會令村南道的交通情況惡化，他質疑建議的小巴上落位是否足以容納四條小巴線。他建議縮小擬建廣場的面積，把其中兩條小巴線的上落位設於富嘉花園外，並善用交匯處的空間作的士站用途。

（韋國洪先生此時離席。）

42. 程張迎先生認同梁永雄先生的意見，反對把私家車上落位移往大圍道富嘉花園三座及多層停車場對出位置，因為恐防加劇村南道的擠塞情況。他建議把小巴站遷往大圍道，以及在村南道設置邨巴上落位及的士站，並善用萃華酒家及楓林小館對出路面作為部分公共交通工具的上落位。他亦同意在大圍 A 出口附近建造有蓋行人通道。他認為文件內容粗略，運輸署未有提出具體措施支持土拓署落實建議方案，以致文件內容空洞，可見土拓署和運輸署之間缺乏協調。他表示有關部門應該就開闢廣場構思提供資料詳盡的方案，供委員會參考。部門有責任提交具質素的文件，避免延長委員會的時間，希望秘書處敦促部門注意文件的質素。

43. 衛慶祥先生指土拓署提交的文件內容抽象含糊，委員會很難予以討論。他反對改動小巴站的建議，認為會令曉翠山莊的居民帶來不便。他同意應該充分利用交匯處，在那裏

設置小巴士站，並希望無論是否在大圍站 A 出口設置小巴士及的士站，都應該在附近建造有蓋行人通道。

44. 馬行健先生指出，大圍道、村南道及美田路的路面多年來都沒有加寬，他認為必須加寬路面才能優化交通設施，又認為建議的邨巴士及私家車上落位空間不足，把現有小巴士及的士站搬往建議的位置未必可行。他要求運輸署提供可行的建議方案。

（盧偉國博士及莫錦貴先生此時到達。）

45. 盧偉國博士表示今天的議題眾多，有必要延長會議，但由於資料欠奉，難以進行有意義的討論，他建議部門先提交整體規劃的初步或中期研究方案，從宏觀角度討論規劃的目的，然後再討論細節和作出微調，例如如何調動交通設施。

46. 黃戊娣女士認為土拓署擬開闢廣場的建議未獲運輸署給予足夠支援的原因，是有關構思涉及交通設施的遷移，她建議要求運輸署在限期前提交改善方案供委員會討論。

47. 陳浩樑先生認為討論的重點，是開闢廣場的方案落實後，須如何調動交通設施以騰出所需空間。若方案得以落實，運輸署會嘗試提供相關的配套，亦會詳細研究委員提出的意見，然後再為開闢廣場的計劃提供專業意見，以決定如何調動交通設施。

48. 李永華先生的意見綜合如下：

- (a) 開闢廣場的建議並不可以幫助公共運輸的運作，但廣場的規劃及設計直接影響到公共交通設施的調動安排，待有關部門確立建議方案後，運輸署會協助徵詢業界的意見，並在遷移小巴士及的士站方面盡量作出配合以騰出空間興建廣場；以及

(b) 如將小巴士站遷往交匯處，在路線延長但小巴士數目不變的情況下，班次將會受到影響，初步估計小巴士載客量會下降約百分之三十，乘客亦認為的士站設於村南道較設於交匯處吸引。為兼顧不同的需求，估計保留部分村南道現有位置作小巴士站及的士站的可行性較高，運輸署會參考委員的意見，在的士及小巴士站的遷移上盡量配合。

49. 馬少文先生指主席、土拓署及運輸署曾於會前商討建議方案，文件主要提及把村南道優化為公共空間的首要工作，是改善該處的交通設施安排，並需要委員及運輸署提供意見。土拓署知悉委員的意見，將與運輸署及其他相關部門一同研究改善方案。

50. 沙田民政事務助理專員許國新先生表示在去年十二月三日的特別會議上，委員會曾要求土拓署及運輸署提交聯合報告，他在會前曾提醒部門，但可惜建議未獲運輸署接納。此外，若部門提交的文件欠缺資料，秘書處難以作出改善。他呼籲部門日後提交的文件須符合委員的要求，若文件有附圖，須於會前交予秘書處以便轉發給委員在會議上討論。

(鄭則文先生此時離席。)

51. 主席要求土拓署及運輸署在下次會議聯合提交文件供委員會討論，交代長遠的規劃，並提供資料詳盡的具體方案，將該處地方改建為廣場。

土拓署
運輸署

2011－2012年度沙田區巴士路線發展計劃

(文件 TT 19/2011)

52. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界)譚佩華女士、運輸主任/巴士發展(新界)徐詠璇女士、九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)策劃及發展部副主管游妙兒女士、策劃及發展部主任李述恒先生、新巴及城巴有限公司(新巴城巴)助理營運經理馬詹唯先生、龍運巴士公司(龍運巴士)

一級車務主任麥家榮先生出席會議。

53. 譚佩華女士簡述文件內容。

54. 梁志堅先生的意見綜合如下：

- (a) 他歡迎 81P 號線改道行經八號幹線，並強烈要求維持原有票價及繞經顯徑邨，方便居民前往尖沙咀；以及
- (b) 他歡迎開辦 287X 號線，認為可紓緩 81C 號線班次不足的問題，但要求調低票價，另一方面則反對取消 87A 號線，認為會對往返大圍及南昌街、深水埗的居民帶來不便。

55. 林松茵女士的意見綜合如下：

- (a) 地區民意調查共收集了五千多名居民的簽名，要求在顯徑邨開設經八號幹線往佐敦及尖沙咀的巴士線。從顯徑邨和隆亨邨步行往港鐵大圍站需時十至十五分鐘，加上 87B 號線巴士的班次疏落，運輸署在開設新巴士線時應優先考慮顯徑邨和隆亨邨居民的需求。她要求 81P 及 287X 號線繞經顯徑邨和隆亨邨一帶，再經八號幹線直往佐敦和尖沙咀；
- (b) 她詢問會否為快將入伙的名城提供巴士服務；以及
- (c) 她希望巴士公司加強顯徑邨的巴士服務，例如增加 81S 及 81P 號線的班次，以應付人口增加所帶動的需求，以及要求重新考慮安排 305 號線及前往機場的通宵巴士線行經顯徑邨一帶。

56. 何厚祥先生的意見綜合如下：

- (a) 根據官方數據，預計大圍區人口將於二零一六年增至

20 萬。他多年來要求加強大圍的巴士服務以配合人口急升的趨勢，美田邨、顯徑邨和隆亨邨一帶的巴士服務尤其不足，希望運輸署及巴士公司給予適當的回應；

- (b) 他支持以集體運輸為主導的政策，但提醒當局不應忽略居民長久依賴的其他交通工具；以及
- (c) 他要求 81P、86P 及 287X 三條途經八號幹線的巴士線分工，為美田邨和顯徑邨一帶服務，既可滿足該區的需求，亦可增加客源；此外，他要求善用八號幹線，例如安排機場路線(機場線)行經八號幹線，但不可影響現有的地區巴士服務。

57. 潘國山先生的意見綜合如下：

- (a) 他不滿 81P 號線在改道後縮短了約 15 分鐘車程但仍然加價及減少一班車；
- (b) 他要求 287X 及 81P 號線行徑顯徑邨和隆亨邨一帶，預計最多增加八分鐘的車程，卻可惠及多個屋苑約七萬名居民，包括名城、盛薈、雲疊花園、顯徑邨、嘉徑苑、顯耀邨、嘉田苑、上下徑口村、顯田村、景田苑、隆亨邨和田心村一帶；
- (c) 他多次爭取在顯徑邨和隆亨邨開設行經八號幹線的巴士線，但本年的巴士路線發展計劃未有包含所要求的服務；
- (d) 87B 號線在非繁忙時段的候車時間長達 20 分鐘以上，他要求運輸署及巴士公司增加班次；以及
- (e) 他反對 80K 號線轉用空調巴士，認為有變相加價之嫌。該路線途經醫院和診所，希望巴士公司調配設有低地台的車輛；此外，46X 及 80 號線在繁忙時段班次不足，

在田心車站有擠不上車的情況，他要求增加班次。

58. 李子榮先生認為運輸署在提出改善建議時，須確保繁忙時段的服務不受影響，同時為受改道影響的乘客提供補償服務，以及終點站不應遷往太遠的地方。他的意見綜合如下：

- (a) 他支持 81P 號線的建議路線，因為新路線的車程縮短了 15 分鐘，但仍有優化空間，要求當局積極考慮把尾班車時間延至午夜 12 時或以後；
- (b) 他歡迎把 85X 號線改為全日雙向行駛的建議；
- (c) 他歡迎 85C 號線的優化建議，但認為要多作宣傳，以免居民把該線與 85X 號線混淆，以及加設早上七時十五分的班次；
- (d) 他要求 86P 號線的車費維持不變；
- (e) 他反對 682 號線的建議方案，並詢問對特別班次作出大改動後，如何補償受影響的乘客，尤其是由北角往柴灣的乘客；此外，他要求維持早上繁忙時段有最少四班車前往柴灣；
- (f) 他反對把 74A 號線的終點站遷往啓業邨，此舉對大涌橋路一帶的居民影響很大，希望當局為受影響乘客提供補償服務；以及
- (g) 多條巴士線，包括 86K、85K 及 86C 號線的非空調巴士由空調巴士取代後，票價亦相應增加，加幅甚大，他詢問運輸署以甚麼計算準則審批票價。

59. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 九巴建議安排三條巴士線行經高速公路，以縮短居民前往旺角等地的時間，他對此表示認同；
- (b) 他要求運輸署就各條巴士線全日的班次及繁忙路段的巴士配額提供數據；
- (c) 他擔心居民可能會因為 81P 號線加價而繼續選乘 81C 號線，以致前者未能達到分流後者客量的目的。81P 號線的建議路線可節省 15 分鐘車程，若再繞經其他地方，便與原來路程沒有多大差異，可能會影響客量，他建議加強 81P 號線的回程服務，並把路線名稱改為 281P，以凸顯與 81C 號線的分別；
- (d) 由於 287X 及 81P 號線的路線相似，若日後兩者改為全日行走，可能要重新調整及檢討路線，以善用資源；
- (e) 他支持 85X 號線的建議方案，並建議把 85M 號線由黃大仙開出的路線延長至樂富，作為 85C 號線改道後未能服務東頭邨和九龍城居民的補償服務，但要求 85M 號線的收費維持不變；
- (f) 他支持 86P 號線行經八號幹線的改道建議，但要求票價維持不變及希望當局研究可否提供回程服務，並建議把路線名稱改為 286X；
- (g) 調查顯示居民要求 287X 號線的票價維持在 87A 號線的水平，他要求當局研究可否在基榮小學加設上落客站；
- (h) 他支持並建議先落實 680 號線行經清風街天橋的優化方案，再商討馬鞍山區內的路線；由於沙中綫二零一八年才通車，他要求把 680 號線延長至中環；

- (i) 他支持新巴開辦 682A 號線，但希望可行經富安巴士總站及欣安邨；
- (j) 他要求龍運巴士把 N42 號線延長至富安花園，並把站頭設於 A41P 號線位置，方便富安花園居民；
- (k) 他要求在 89C 及 43X 號線改道行經欣安邨的安排實施時，即時增加班次，以免影響現有服務，亦可減少尾站乘客無法擠上車的情況；以及
- (l) 他要求因應需求增加 43X 及 40X 號線黃昏時段的班次；以及要求 81C、85K、286M、289K、A41P、N42、680、681P 及 682A 號線行經欣安邨。

60. 蔡亞仲先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為提供特別班次的目的在於彌補原有路線的不足，所增加的班次應服務原有路線的居民，但多條路線包括 682、86C 及 680 號線的特別班次卻繞經其他地區，甚至連終點站也設於其他地區，這並非當區居民的意願，亦有欠公道；以及
- (b) 他明白各有訴求，認為運輸署在處理不同訴求時應持平地研究合適方案。

61. 劉偉倫先生的意見綜合如下：

- (a) 文件未有交代收費的安排，他詢問收費及優惠是否維持不變；以及
- (b) 他接獲很多投訴指 81C 號線的服務質素欠佳，繁忙時段的候車時間長達 20 至 25 分鐘，在碩門邨及濱景花園更有擠不上車的情況，他建議改道行經欣安邨後增加班次，以免乘客更難擠上車。

(余倩雯女士此時離席。)

62. 黃冰芬女士指出，由於 81C 號線迂迴而且車程較長，星期一至六、星期日及公眾假期早上十一時至下午一時不會行經大涌橋路、車公廟路及紅梅谷路，加上馬鞍山鐵路(馬鐵)落成後居民多數改乘車費較便宜的馬鐵往沙田，為使馬鞍山居民可快捷地前往九龍，她建議優化該路線，途經沙田醫院後由石門交匯處進入獅子山隧道前往紅磡，不途經大涌橋路、車公廟路及紅梅谷路；此外，她建議新增由石門開出的路線，途經濱景花園、沙田第一城和富豪花園一帶再沿 81C 號線現有路線往紅磡，既可照顧原有路線的乘客，亦可彌補 81P 號線的不足。

(梁志偉先生及莫錦貴先生此時離席。)

63. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 他支持 81P 號線的建議方案，認為可縮短前往尖沙咀的車程，但要求票價維持不變，並希望當局研究可否全日行駛，以分流 81C 號線的乘客；以及
- (b) 他支持開辦 287X 號線，但要求票價維持在 87A 號線的水平，並建議提供更多轉乘優惠予 87A 號線乘客。

64. 衛慶祥先生指出，去年委員會通過動議要求在銅鑼灣村前及希爾頓中心設置 283 號線巴士上落客車站，但運輸署至今仍未有予以考慮，他對此表示不滿，要求運輸署重新考慮有關建議。此外，他詢問 A41 號線能否改道行經八號幹線前往機場，以縮短行車時間及降低票價。

65. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

- (a) 他歡迎巴士線行經八號幹線的建議，但認為運輸署及

巴士公司應在八號幹線通車前安排巴士線行經八號幹線，以及應該開辦新路線行經該幹線，而非重組或合併現有路線。他希望運輸署及巴士公司聽取委員對路線和票價的意見；以及

- (b) 他要求運輸署及巴士公司研究可否安排 682A 號線由烏溪沙巴士總站開出並途經牛皮沙街和廣善街，這樣既不影響馬鞍山現有的乘客，亦可服務更多居民。

66. 黃戊娣女士的意見綜合如下：

- (a) 她要求重組後的 85C 及 85X 號線在太子道西入馬頭圍道之前加設車站，方便居民往返馬鞍山及九龍城；服務重組後，85C、85X 及 85S 號線的車輛架次由 17 輛減至 15 輛，她希望不會影響到非繁忙時段的服務；
- (b) 她詢問把一輛 86K 號線雙層巴士改為單層巴士的理據；
- (c) 680 號線的服務經調整後，由金鐘往中上環的乘客可轉乘 619 號線，現有安排是在金鐘轉乘 111 號線，她詢問兩者有何分別；
- (d) 她支持 682 號線的建議方案；
- (e) 她要求運輸署及巴士公司重新考慮開辦由馬鞍山開出，經八號幹線往返西上環的建議；
- (f) 她要求 43X 號線在改道行經欣安邨後增加班次，以維持現有服務；以及
- (g) 她要求 798 號線在早上繁忙時段加設由馬鞍山交匯處開出的特別線，經錦英路、恆康街、西沙路、富安花園、亞公角、石門及大老山隧道往將軍澳，並調低 682 號線乘客轉乘 798 號線的票價。

67. 李錦明先生歡迎開辦 287X 號線，但反對取消 87A 號線，認為 87A 號線的服務雖在南昌街與 86A、86C 及 87B 號線重疊，但不同居民對各條路線有不同需求。

68. 林康華先生的意見綜合如下：

(a) 81P 號線的建議車程比原來的縮短 15 分鐘，增加車費並不合理；以及

(b) 他歡迎開辦 287X 號線，但反對取消 87A 號線，並收集了約二千名居民的簽名。取消 87A 號線後，近三成乘客可改乘 287X 號線，節省約十分鐘車程，但有近七成乘客須轉乘其他巴士線，繁忙時段約有一至二千人受影響，他質疑其他路線的服務是否足以應付這些新增的需求，並指出受影響的七成乘客所多花的乘車時間遠比上述三成乘客所節省的為多。

69. 陳敏娟女士要求 682A 號線行經廣善街及愉翠苑一帶，以及增加 281A 號線的班次，尤其是由九龍往沙田方向的班次。

70. 陳國添先生的意見綜合如下：

(a) 他歡迎開辦 287X 號線，但認為應下調車費；以及

(b) 他反對取消 87A 號線，不認為 287X 號線是 87A 號線的重整路線，因前者並不行經白田、石硤尾、深水埗及南昌街一帶。此外，現時 86A 及 87B 號線的班次不足，若取消 87A 但 86A 及 87B 號線的班次維持不變，乘客的候車時間將會更長。

(盧偉國博士及林康華先生此時離席。)

71. 鄧永昌先生的意見綜合如下：

- (a) 美田邨及美松苑的人口十多年來不斷上升，他多年來要求改善美田邨和美松苑一帶的巴士服務，但運輸署及巴士公司未有回應訴求，他對此極為不滿。他多次向當局提出不同訴求，包括要求 81S 及 305 號線轉為全日行走，要求 80 號線分段收費並行經美田邨及美松苑，要求 283 號線在希爾頓中心加設車站並提供轉乘 249X 號線的優惠，以及要求在美田路左轉入香粉寮街附近的迴旋路加設巴士站以便更多巴士線行經該處，但統統不獲回應，他要求運輸署及巴士公司重新考慮上述要求；以及
- (b) 他要求 81P 號線行經美田邨及美松苑一帶，以及反對 63 號線小巴加價。

72. 黃嘉榮先生稱讚運輸署及巴士公司本年的建議方案及提交的資料比去年進步。他的意見綜合如下：

- (a) 他詢問 43X 及 89C 號線改道行經欣安邨後，會否影響現有服務，並要求改道後增加班次；
- (b) 他支持 85X 號線的建議方案，期望縮短車程後的候車時間亦可相應縮短；以及
- (c) 他希望運輸署及巴士公司為 680 及 682 號線的尾站乘客提供特別班次，使愉田苑、沙田第一城、愉翠苑和欣庭軒的居民毋須全程站立。

73. 楊倩紅女士歡迎開辦行經八號幹線的 287X 號線，但反對取消 87A 號線。二千多名沙角邨、乙明邨和博康邨(沙乙博)居民得知將取消 87A 號線後都表示反對，由於沙乙博居民經常往旺角購物，該線非繁忙時段亦有一定客量，加上

水泉澳將有數萬人入伙，對此路線亦有需求，故此要求予以保留。此外，287X 號線的票價較貴，對退休人士帶來負擔。她另外又要求把 798 號線由將軍澳往沙田的尾班車時間延至晚上十時半或十一時。

74. 鄭楚光先生的意見綜合如下：

- (a) 他支持陳敏娟女士就 281A 及 682A 號線提出的建議；
- (b) 他建議 82K 號線行經美田邨和美松苑以及增加班次，並詢問路線重組後載客量有否增加；以及
- (c) 他建議 A41 號線在早上增加一班前往黃泥頭的班次以及把 182 號線延至廣源邨。

75. 羅光強先生稱讚運輸署本年的巴士路線發展計劃有進步。他的意見綜合如下：

- (a) 烏溪沙交匯處落成多年但一直未有善用，反之馬鞍山市中心巴士站卻近乎飽和，他建議善用烏溪沙交匯處，例如研究可否安排 86P 號線由該處開出，既可照顧烏溪沙村、銀湖天峰和落禾沙道即將落成屋苑的居民，亦不會影響現有路線的乘客；
- (b) 他詢問 680 號線改道後，乘客如何前往中央圖書館；以及
- (c) 他要求 81P 號線繞經美田邨和美林邨一帶，以方便邨內居民，並支持 682 號線的建議方案，但建議行經烏溪沙交匯處。

(鄧永昌先生及馬行健先生此時離席。)

76. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他支持黃冰芬女士提出的 81C 號線優化方案，希望巴士公司積極考慮；
- (b) 他代彭長緯先生就 80M 號線的巴士由雙層改為單層的安排表達反對意見；
- (c) 雖然已新增二條巴士線行經欣安邨，但該屋苑的巴士服務仍然不足，他要求運輸署加強行經該屋苑的巴士服務；
- (d) 他不滿 268M 號線的中途收費昂貴及班次不足，建議運輸署重新招標，由其他巴士公司營運此路線；
- (e) 運輸署未有就馬鞍山居民要求開設巴士線往將軍澳一事作出回應，亦沒有回應會否研究在馬鞍山開設更多行經八號幹線的巴士線的要求，對此表示不滿；
- (f) 他指出，去年要求 681 號線繞道恆德街，為該區居民提供服務，運輸署和九巴於是研究 680 號線繞經寧泰路的優化方案。他支持 680 號線的新建議方案，並建議增加班次以回應乘客訴求；以及
- (g) 他要求開辦 798 號線特別班次接載居民往返馬鞍山和將軍澳。

77. 譚佩華女士的回應綜合如下：

- (a) 680 號線的建議方案是由運輸署、九巴及新巴城巴經考慮各方意見及因素後共同策劃的；
- (b) 更改路線時，會考慮該路線現時的運作情況、改道後對乘客及路線運作帶來的影響以及資源運用等各相關因素。就委員要求 81P 及 287X 號線繞經顯徑、隆亨一

帶後，再經八號幹線往佐敦/尖沙咀，會按上述考慮因素與巴士公司研究是否可行；

- (c) 運輸署一直與巴士公司研究安排巴士線繞線八號幹線的可行性，巴士路線在改道後會對部分乘客造成一定影響。現時 249X 號線及數條機場線已改行青沙公路。署方會繼續與巴士公司就乘客需求的變化及道路交通情況等因素，研究將巴士路線改經八號幹線的可行性；
- (d) 初步研究若巴士線繞經烏溪沙交匯處，對現有乘客有一定影響，但會繼續研究，希望做到既可盡量減少對現有乘客的影響，同時配合更多乘客需要；
- (e) 運輸署有調節加車/加班服務的客觀準則，當巴士載客率達至文件中提及的某個百分點時，會視乎實際情況考慮增加車輛班次；
- (f) 會視乎欣安邨的入伙情況，因應需求增長，逐步調節服務；
- (g) 新增巴士路線時，會考慮現有公共交通情況及服務水平、乘客的選擇、資源運用及道路交通影響等因素。備悉委員提出有關增加全日服務的路線及新增服務的建議，會密切監察沙田區的公共交通服務，在有需要時調節服務，配合乘客需要；
- (h) 現時沒有規定行駛各區巴士線的配額，市民都很關注環保及道路交通情況，因此在策劃巴士路線時會就上述因素審慎考慮及處理，若新增的巴士線或加強服務的巴士線無可避免要行經繁忙地區，巴士公司必須減少其他路線行經該繁忙地區的相等巴士架次；
- (i) 本年的巴士路線發展計劃文件已提供了巴士線現行及建議的繁忙時段班次供委員參考；

- (j) 現時馬鞍山居民可乘搭 681 號線往香港站、681P 號線往上環及 680X 號線往港澳碼頭，現有路線大致可配合乘客需求，乘客過海後可選擇不同路線往西環及香港大學，建議中新增巴士線由馬鞍山往上環或香港大學，路線頗長，在資源運用及各相關因素的考慮下，難以支持開辦建議的新巴士路線；
- (k) 沙田區有不少機場線，例如由愉翠苑開出的 A41、由耀安開出的 A41P 及通宵線 N42 號線，以及由博康開出的 E42 號線。明白居民希望有機場線直達居所，但上述路線有相當的剩餘載客量，在資源考慮下，未能支持開辦更多機場線，但會請巴士公司研究是否有空間調整現有巴士服務，以配合乘客需要；
- (l) 現時行經美田區的巴士服務包括往新界西的 46P 及 46S 號線、往九龍東的 80 號線、往九龍西的 81S 號線以及過海的 305 號線。會密切監察乘客需求變化，在有需要時會按準則調節巴士服務，逐步加強服務；以及 682 號線不會受其 682A 號線特別服務影響。

78. 游妙兒女士備悉委員的意見。她的回應綜合如下：

- (a) 九巴依據運輸署的調節加班準則考慮是否加強個別路線的班次，並定期進行調查，監察多條巴士線的載客量和服務情況，再作靈活調配；
- (b) 考慮個別路線改道的訴求時，大原則是希望大部分乘客可以得益，盡量減少對乘客的影響，以及受影響乘客可以乘搭其他現有巴士線；
- (c) 在能力範圍及現有資源下，起步點是先建議三條巴士線行經八號幹線，會再詳細考慮委員的意見，包括是否改為全日行駛及繞經個別地方。建議巴士線行經八

號幹線的目的在於方便乘客盡快前往九龍，若繞經其他區域，未必能減省時間，但會再研究其可行性；

- (d) 建議票價乃根據收費標準訂立，其他考慮因素包括車輛種類、服務地區、服務類別、服務時段、路程距離、乘客乘車模式等；
- (e) 81P 號線的改道建議目的在於提供特快服務往九龍，並會維持現有車輛數目。所節省的一個行車班次會投放在 81C 號線的服務上；
- (f) 馬鐵開通後，87A 號線的客量嚴重流失，引致載客量持續偏低。因此，建議優化路線，擴大其服務範圍至佐敦及油麻地，並會為受影響乘客提供轉乘優惠，部分受影響乘客亦可改為直接乘搭 87B 及 86A 號線。除此以外，會考慮委員的關注；
- (g) 現時 74A 及 74X 號線在觀塘的路線有重覆，故建議 74A 號線繞經九龍灣商業區，並把終點站設於啓業，讓乘客有多個選擇。另外，現時於大涌橋路的乘客可改乘 89X、80X 及 89B 號線；
- (h) 680 號線的優化方案是聽取委員意見後，運輸署和巴士公司共同研究出來的。該路線往香港方向現時行經禮頓道，但為了縮短行車時間以便乘客直接前往金鐘，建議轉行告士打道，並提供相應的轉乘服務。現時乘客可轉乘 111 號線來往中環港澳碼頭，680 號線改道後乘客改為轉乘 619 號線，兩條轉乘路線的班次大致相若；以及
- (i) 關注欣安邨入伙的交通需求，建議 43X 及 89C 號線行經欣安邨，會密切留意入伙情況及其他地區的需求，作相應配合。

79. 馬詹唯先生的回應綜合如下：

- (a) 巴士公司在區外抽調兩架車開辦 682 號線的特別班次，即 682A 號線，以服務 77 區及 86B 區居民，不會影響 682 號線的服務。訂立新巴士服務的理念是直接快捷把市民送抵目的地，因此訂立路線時十分謹慎，若路線迂迴，未必受市民歡迎；以及
- (b) 備悉委員希望開辦 798 號線特別班次由馬鞍山往將軍澳及延遲 798 號線尾班車開出時間，會視乎資源及需求情況再作考慮；以及現時乘搭 798 號線由將軍澳往馬鞍山方向的乘客在大老山隧道轉乘 682 號線，全程只需 12 元，每天有 20 多名乘客使用此轉乘服務，使用量不高。由於受現有八達通系統所限，暫時未能提供馬鞍山往將軍澳方向的相應轉乘優惠。

80. 麥家榮先生的回應綜合如下：

- (a) 八號幹線開通後，曾試驗機場線改行八號幹線的可行性，但發現比現時行經城門隧道的行車里數和時間增加，因此機場線維持現有路線；以及
- (b) 備悉要求 N42 號線行經富安花園總站。為平衡富安花園居民訴求及確保路線的行車時間不太長，已改道行經恆德街和亞公角街；以及會審慎考慮委員要求機場線行經顯徑、美田及黃泥頭的意見。

81. 主席表示理解在現行政策下，巴士公司受車輛數目限制，須調配其他路線的資源來加強個別服務，他促請運輸署檢討現行政策，並詢問委員是否同意討論由姚嘉俊先生、李子榮先生、潘國山先生、陳國添先生及容溟舟先生就上述議題提出的臨時動議。

82. 委員同意討論上述臨時動議。

83. 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建議運輸署及巴士公司研究 682A 特別班次巴士線總站由烏溪沙巴士交匯處開出前往北角。此外，強烈要求增加車輛數目以改善班次，並途經沙田牛皮沙街及廣善街，進一步服務更廣泛地區居民。”

陳敏娟女士和議。

84. 主席表示，若由馬鞍山開出，路程會較長，因此會投棄權票。

85. 衛慶祥先生建議調動“總站由烏溪沙巴士交匯處開出”內一些字眼的次序，以更清晰地表達他的意思。

86. 姚嘉俊先生接納衛慶祥先生的意見，並修訂其臨時動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會建議運輸署及巴士公司研究 682A 特別班次由烏溪沙巴士交匯處總站開出前往北角。此外，強烈要求增加車輛數目以改善班次，並途經沙田牛皮沙街及廣善街，進一步服務更廣泛地區居民。”

陳敏娟女士和議。

87. 委員以 27 票贊成、1 票棄權通過上述經修訂的臨時動議。

88. 陳國添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運輸署及巴士公司建議開辦 287X 巴士線行駛，但對終止 87A 巴士線的服務表示不滿。強烈要求運輸署及巴士公司保留 87A 巴士線，方便更多市民。”

林康華先生和議。

89. 委員以 23 票贊成一致通過上述動議。

90. 潘國山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及九巴優化 287X 和 81P 行車路線，途經顯徑、隆亨一帶行經八號幹線直出佐敦和尖沙咀，以回應市民的訴求。”

林松茵女士和議。

91. 委員以 27 票贊成一致通過上述動議。

92. 容溟舟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應就欣安邨入伙加強途經巴士服務並加密班次以應付居民所需，避免影響其後巴士站的現有乘客。此外亦應研究更多馬鞍山對外巴士線以應付新增的居民對外交通的需求。”

劉偉倫先生和議。

93. 委員以 21 票贊成、4 票棄權通過上述動議。

94. 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要求 680 巴士線保持原有路線，以免影響原有路線乘客。”

羅光強先生和議。

95. 容溟舟先生的意見及詢問的事宜綜合如下：

- (a) 他詢問“原有路線”是否包括馬鞍山及港島區的原有路線；
- (b) 他重申支持 680 號線行經清風街天橋的建議，但對馬鞍山的建議路線沒有意見，詢問行經清風街天橋可節省多少時間及繞經寧泰路會增加多少時間，以及若 680 號線維持現有路線及班次，又同時繞經寧泰路，需增加多少車輛；以及
- (c) 他請運輸署及巴士公司提供其他轉乘優惠以便乘客前往原來路線所途經的地點。

96. 李子榮先生回應說，“原有路線”包括馬鞍山及港島區的原有路線。

97. 主席表示寧泰路居民強烈要求提供過海巴士服務。他指出，681 號線行經恆德街及亞公角街的建議因有反對聲音而擱置，運輸署和九巴於是提出 680 號線優化方案，在非繁忙時段繞經寧泰路，希望委員照顧寧泰路居民的需求。他對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支持運輸署提交 680 的改善方案，方便馬鞍山第 77 區的居民。”

鄭楚光先生和議。

98. 蔡亞仲先生認為修訂動議與原動議沒有多大關係。雖然 680 號線沒有行經第 77 區，但有行經附近地方。

99. 梁家輝先生認為修訂動議和原動議沒有抵觸，可視為獨立動議處理。

100. 羅光強先生表示明白第 77 區居民的需要，但指出 680 號線的建議方案會影響現有乘客。

101. 馬詹唯先生回應說，680 號線行經清風街天橋可節省約十分鐘行車時間，與繞經寧泰路所需時間相若。改道後，乘客可在告士打道銅鑼灣油站下車再步行往銅鑼灣，十分便利。

102. 主席考慮委員意見後，修訂第 97 段的動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求 680 途經寧泰路，為該區居民提供過海服務。”

鄭楚光先生和議。

103. 李子榮先生認為主席提出的動議與他的原動議背道而馳。

104. 姚嘉俊先生認為主席提出的動議可視作修訂動議。

105. 委員以 3 票贊成、3 票棄權、18 票反對否決第 102 段的修訂動議，並以 22 票贊成、5 票棄權、1 票反對通過第 94 段的動議。

提問

李子榮先生就小巴座位及服務作出的提問

(文件 TT 21/2011)

(陳敏娟女士、羅光強先生、李錦明先生、蔡亞仲先生及莊德明先生此時離席。)

106. 李子榮先生指出，小巴服務供不應求，車廂有擴充的空間，要求運輸署考慮把小巴座位增至 20 個。他的意見及續問的事宜綜合如下：

- (a) 數據顯示現時每輛巴士的載客量平均每日為 681 人次，約為巴士座位數目的 5.2 倍，而每輛小巴的載客量平均每日為 508 人次，約為座位數目的 31 倍，可見小巴的需求很大。此外，由於小巴的靈活性高，他建議考慮把載客率低的巴士線轉為小巴線；
- (b) 政府在一九六九年把小巴座位由九個增至 14 個，其後在一九九八年再因應需求增至 16 個，在 23 年間人口雖不斷增加，但小巴政策未有改變，他要求運輸署檢討現行的小巴政策，包括路線和座位安排，使資源得以有效地運用；
- (c) 專線小巴有固定的行車時間表，未必會因為增加四個座位而延長乘客的候車時間，但運輸署可研究增加座位會否影響服務；
- (d) 小巴業界加裝安全帶的速度緩慢，有小巴承辦商表示落實增加座位後，會加快在小巴加裝安全帶，亦會提供長者優惠及加快購買環保型小巴，因此增加座位有助運輸署加快推動小巴加設安全帶的政策；
- (e) 小巴的對象、收費及靈活性與的士不同，運輸署可研究增加小巴座位會否影響的士司機的生計；以及

- (f) 他要求運輸署承諾全面檢討增加小巴座位的可行性及對其他交通工具的影響，並諮詢業界的意見，此外建議試行在一至兩條小巴線增加座位。

107. 黃戊娣女士指出，從運輸署的回覆可見，小巴業界並非全面支持增加座位，的士業界亦有反對聲音。她擔心小巴增加座位後小巴司機要重新考牌，導致大量年長的小巴司機失業。她認同增加小巴座位可縮短乘客的候車時間，但提醒當局要平衡各方利益。

108. 黃嘉榮先生支持李子榮先生的建議，認同增加小巴座位至 20 個可縮短乘客的候車時間，亦可減少在路面行走的小巴數目。他的意見綜合如下：

- (a) 小巴乘客座位由 16 個增至 20 個並不等於多了 1 000 輛小巴在路面行駛，增加座位後小巴的數目維持不變，反而可減少行駛次數，節省能源和時間，更加環保；以及

- (b) 小巴是接駁集體運輸的工具，很多小巴線的服務在繁忙時段供不應求，但增加小巴架次會對小巴承辦商帶來沉重負擔。小巴商會承諾在小巴座位增加後，三年內不調高票價，顯示增加座位有助小巴承辦商節省資源，是可行的解決辦法；此外，市民各自有不同的乘車習慣，增加小巴座位應該不會影響的士司機的生計。

(陳國添先生、陳業文先生、何厚祥先生、林松茵女士、梁家輝先生、蕭顯航先生、潘國山先生及唐學良先生此時離席。)

109. 李永華先生表示運輸署認為應維持現行公共小巴的乘客座位數目，暫時未有計劃實施試行計劃，他的回應綜合如下：

- (a) 政府訂立了長遠的交通運輸政策以配合人口增長帶來的需求，未來十年會有新鐵路線投入服務，公共運輸服務的整體可載客量會大幅提升；
- (b) 若增加小巴的座位至 20 個，等同增加小巴的總載客量達 25%，由於小巴是按班次行駛的，故不會因增加座位而減少行駛班次，即是等同增加約 1087 輛 16 座位小巴在路面行駛。每種公共交通工具具有其角色，小巴的座位數目如有增加，其角色將會變得模糊不清；
- (c) 增設四個座位後，紅色小巴司機可能為了載滿乘客而在總站或沿途等候乘客；
- (d) 雖然小巴商會提出凍結票價三年以增加座位的建議，但運輸署曾分析專線小巴營辦商的財務情況，結果顯示部分小巴線的營運及財務情況並不理想，即使小巴承辦商可凍結票價三年，但長遠而言在財務上未必可行；
- (e) 政府已要求小巴加裝安全帶，亦有不同計劃資助業界購買環保車型，但此兩項政策應與小巴增設座位與否分開考慮。

110. 李子榮先生提出以下建議：

“本人要求運輸署立即全面檢討小巴加裝座椅的需要性及可行性，與及對其他交通工具的營運影響，配合香港整體公共運輸的不斷發展，並且為乘客帶來更多方便及選擇。”

鄭楚光先生就大涌橋路交通意外作出的提問

(文件 TT 22/2011)

111. 鄭楚光先生認為道路安全至為重要，他指出大涌橋路與沙田圍路交界的馬路中央的左轉箭咀燈(左轉燈)作用不

大，應該取消。司機在夜間或視線模糊時會誤把左轉燈當為直箭咀燈，容易發生意外，促請運輸署及警方重新研究左轉燈對保障道路安全是否有幫助，如否，應該將之拆除，並建議搬往馬路左邊。

（李子榮先生及黃嘉榮先生此時離席。）

112. 運輸署工程師（沙田二）趙鏡波先生回應在交通暢順或一般情況下，馬路中央的左轉燈可讓遠處的車輛知道可靠左行駛，符合交通設計的安全標準。交通安全是設計燈號時的首要考慮，經檢討後，該路口的交通燈符合運輸署的安全指引，亦無資料顯示過去三年曾於該處發生的七宗交通意外與左轉燈號有關。根據警方的意外研究報告，去年五月十七日的交通意外主因是的士司機危險駕駛引致他人死亡，與燈組設計無關，而機電工程署已於該處安裝衝紅燈攝錄機。

龐愛蘭女士就非空調巴士班次問題作出的提問
(文件 TT 23/2011)

113. 龐愛蘭女士的意見及續問的事宜綜合如下：

- (a) 九巴不斷增加空調巴士數目，這除了剝削居民選擇非空調巴士的權利，亦有變相加價之嫌；
- (b) 她明白配備環保引擎的巴士都裝有空調系統，但空調巴士會排放污染物，影響空氣質素，與環保政策背道而馳；她建議選用設有活窗的空調巴士，靈活地決定是否開啓空調系統；以及
- (c) 現時巴士公司的熱線只提供當天的路線資料，她建議提供多一天的資料，以便乘客預早一天安排行程，屆時再核實班次。

114. 程張迎先生表示他亦接獲市民投訴空調巴士過多，以致選擇權利被剝削。十多年前空調巴士只供特別班次使用，

現時卻屬於固定服務，但運輸署仍沿用舊有的收費準則，他質疑營運兩種巴士的成本是否有差別，要求運輸署就票價機制作出回應，並檢討現有機制。

(衛慶祥先生此時離席。)

115. 九龍巴士(1933)有限公司經理(車務)馮兆雄先生的回應
綜合如下：

- (a) 公司在轉新車時會選用配置有環保引擎及低地台的巴士，由於這些巴士皆為空調巴士，故空調巴士的數量無可避免地越來越多；以及
- (b) 由於班次服務受路面交通影響，有需要時亦會調整班次，列出非空調巴士的開出時間未能反映真實的車務運作，亦會令乘客混淆。顧客服務熱線雖可提供多一天資料，但基於上述原因，建議乘客當日致電顧客服務熱線查詢較準確的開車情況。

黃冰芬女士就橋墩移位及沉降所作出的提問

(文件 TT 24/2011)

(龐愛蘭女士及湯寶珍女士此時離席。)

116. 主席歡迎相關政府部門的代表出席會議，包括路政署高級維修工程師/結構(新界區)謝俊達先生、維修工程師/結構(東南)陸家榮先生、高級工程師/總部陳福耀先生、土拓署高級工程師/6 朱展強先生、水務署高級工程師/新界東(2) 陳國泰先生、工程師/新界東(分配 1)鄭鎮偉先生，以及康樂及文化事務署(康文署)沙田區副康樂事務經理 2 張家麟先生。

117. 黃冰芬女士展示的照片顯示，石門交匯處有沉降現象；交匯處橋墩有多處移位並有水土流失的情況；以及附近地方亦有類似的沉降現象。她特別指出碧濤花園對出橋

底地下因水土流失出現深達三米以上的縫隙；石門交匯處橋墩下近路旁有土地沉降現象；交匯處橋面防撞欄及碧濤花園對出橋墩下的牆面亦有不同程度的移位。她懷疑上述情況是導致附近一節喉管受壓爆裂及橋底石屎剝落的原因。她亦指出橋底牆身有漏水情況。她的意見綜合如下：

- (a) 路政署未有徹查原因就即時填補碧濤花園對出橋底地下的縫隙，她對該署的做法有保留；
- (b) 她質疑石門交匯處的橋墩移位情況並不正常，要求量度石門交匯處一帶的土地沉降幅度，並詢問有關部門如何跟進移位及沉降的情況，及甚麼程度的移位及沉降屬正常情況；
- (c) 水務署答稱水管爆裂與土地沉降無關，她對這個答覆有保留，認為地下水管可能因沉降而受壓爆裂，促請該署認真研究濱景花園及碧濤花園的水管爆裂是否與土地沉降有關；以及
- (d) 安景街及附近樓宇有沉降現象，修補後情況未有改善，她認為沉降情況仍會繼續，要求有關政府部門加以正視及提供該處過去 30 年的沉降數據，並詢問沉降對附近屋苑的結構有何影響。另外，她要求部門再次在該處進行沉降測量。

118. 主席對石門交匯處橋底有石屎剝落及防撞欄移位表示關注，擔心橋墩移位會構成安全問題。他的意見及詢問的事宜綜合如下：

- (a) 路政署每半年巡查天橋結構一次，為何上次巡查時未有發現水土流失的情況；
- (b) 若天橋在設計時預留了位置和空間應付正常的結構移動，為何橋底石屎會剝落；以及

- (c) 石門交匯處下的休憩處泥土流失情況嚴重，而且雜草叢生，他詢問該處的地權及維修保養責任誰屬。

119. 劉偉倫先生的意見及詢問的事宜綜合如下：

- (a) 有報道指石門交匯處的橋墩移位情況嚴重，路政署卻指該處沒有不尋常的移位情況，他詢問署方是否還有其他資料未交代；
- (b) 石門交匯處的使用率高，他認為路政署半年檢測天橋一次並不足夠，詢問署方的檢測方式、範圍、訂立巡查頻率的準則，以及上次檢測時有否發現橋墩移位及如何跟進；以及
- (c) 他詢問水務署濱景花園及碧濤花園的水管爆裂是否與土地沉降有關，以及過去十至二十年安景街路段曾否因路面沉降導致水管爆裂，要求該署提供有關數據。

(楊文銳先生此時離席。)

120. 容溟舟先生的意見及詢問的事宜綜合如下：

- (a) 石門交匯處橋墩的移位情況令市民擔憂，他明白橋墩一般都有正常的移位，但政府方面未有交代甚麼程度的移位及沉降才算正常，以及在甚麼情況下需要進行加固工程，他指有關部門的回覆未能令市民安心；
- (b) 他詢問路政署何時發現石門交匯處的非結構性部分移位，發現橋墩移位後有否進行任何加固工程，避免情況惡化。他指天橋結構的安全問題除了影響橋面的駕駛者，亦影響橋下的馬鐵乘客，要求路政署交代如何監察及跟進橋墩移位的情況；以及

- (c) 他詢問自從土拓署把安景街附近的道路及基建設施交予土地使用者及政府部門後，該處的沉降情況由哪個部門負責檢測。

121. 謝俊達先生的回應綜合如下：

- (a) 就路政署的日常巡查所見，沙田區的天橋橋墩並沒有不尋常的移位，結構安全。按路政署守則，現時每六個月為天橋結構進行檢查，基本的檢測包括目視，亦會以基本的工具輔助測試，如有異常情況，會再作測量。署方在上一次巡查時留意到需要維修的地方，並已按其重要性及緩急安排維修；
- (b) 石門交匯處由環狀天橋結構組成，結構部分以樁柱承托，設計時預留了位置和空間以應付結構間的移位，現有結構穩固安全。橋墩建於樁柱上，結構穩固，不會沉降，而其他非結構組件由於只建於泥土上，會出現自然沉降。路政署於 2005 年已發現部分天橋非結構組件有沉降現象並一直監察情況，結果顯示經多年自然沉降後，沉降情況已穩定下來，不會對路面行車安全構成影響，署方會繼續留意該處的沉降情況；
- (c) 因應委員對石門交匯處天橋有移位情況的關注，路政署除了繼續每半年進行巡查外，亦正在籌劃測量工作，監察非結構部分的移位及沉降情況，並按其重要性及緩急安排維修工作。路政署亦已修補橋底剝落的石屎及跟進橋底滴水的情況。另外，署方已留意到委員提及的水土流失情況，並已展開勘察及檢查去水道，研究水土流失是否與去水管滲漏有關。此外，路政署會定期維修道路，包括修補道路裂紋和出現高低級的路面。

122. 朱展強先生的回應綜合如下：

(a) 濱景花園及碧濤花園一帶土地的填海工程於八十年代完成，前拓展署於一九九四至一九九八年間在安景街量度土地沉降的幅度，當時的土地沉降幅度每年約為 25 至 40 毫米，工程顧問報告沉降沒有不正常情況，工程完成之後署方把安景街附近的道路及基建設施交予土地使用者及政府部門使用及維修。土拓署在過去五年未有收到有關該處出現異常土地沉降的報告，署亦沒有再量度該處的沉降幅度；

(b) 以填海所得的土地一般在工程完成初期會有較大幅度的沉降，沉降幅度隨時間減少，在自然定律下若要達至完全沒有沉降需時很長。安景街附近的工程完成至今約 30 年，現時的沉降幅度應比一九九八年時少，相對沉降情況已經穩定，以及會後回覆石門交匯處下休憩處由哪些政府部門負責管理維修。

土拓署

123. 張家麟先生表示石門交匯處下休憩處的地權屬地政總署所有，建築署負責維修該處的長椅，康樂及文化事務署負責休憩處的植物保養，由於該處部分位置陽光不足，植物未能茁壯生長，稍後會向地政總署反映問題。

124. 李文炎先生回應土拓署多年前完成石門交匯處一帶的基礎建設後，把該處交予相關政府部門管理和維修，當時政府部門的確實分工情況須由土拓署確認。

125. 鄭鎮偉先生回應濱景花園及碧濤花園的水管因老化而爆裂，有關水管已列入復修計劃內。水務署會後補過去十年安景街路段的水管爆裂數據。

水務署

(鄭楚光先生此時離席。)

126. 黃冰芬女士提出以下建議：

“鑑於石門交匯處有明顯的橋墩移位及嚴重水土流失現象，而該車橋是東九龍通往新界東以及沙田連接馬鞍山的主要公路，每日行車流量繁多，而且鄰近安景街一帶多個屋苑，故此，本人促請有關部門就該處橋墩結構、沉降現象以及行車安全等進行全面檢測及風險評估，並立即進行維修工作，以及向本會提交相關報告，以保障行車人士及周邊居民安全。”

127. 主席建議土拓署代表在會後與黃冰芬女士聯絡，了解實際情況，並希望路政署每兩個月提交一次跟進報告。

土拓署
路政署

（劉偉倫先生此時離席。）

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 25/2011)

128. 委員會備悉運輸署的進度報告。

工作小組報告

(文件 TT 26/2011)

129. 委員會備悉道路交通安全工作小組和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 27/2011)

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 28/2011)

沙田市中心交通違例檢控數字
(文件 TT 29/2011)

130. 委員會備悉上述三份資料文件。

動議

姚嘉俊先生提出有關研究開辦專線小巴或巴士接駁沙田威爾斯醫院及鄰近區域醫院的動議(文件 TT 20/2011)

131. 由於會議的法定人數不足，主席決定將姚嘉俊先生提出的上述動議押至下次會議處理。

(姚嘉俊先生此時離席。)

下次會議日期

132. 下次會議定於二零一一年五月九日(星期一)下午二時三十分在區議會會議室舉行。

133. 會議於下午七時三十分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一一年五月