

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一一年度第四次會議記錄

會議日期：二零一一年七月五日(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,BBS,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

出席者

潘國山先生

葛珮帆博士,JP

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

張子賢先生

馬行健先生

唐學良先生

黃嘉錫先生

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

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

方焯達先生

蘇志偉先生

職 銜

署理沙田民政事務專員

運輸署高級工程師/沙田

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)(2)

沙田地政處行政助理

香港警務處沙田警區行動主任

香港警務處署理沙田警區交通隊主管

羅秩球先生

列席者

詹陸美霞女士

曾淑儀女士

應邀出席者

陳記文先生

李淑儀女士

許良芬女士

鄭綺碧女士

李述恒先生

麥家榮先生

梁貫宇先生

吳汝欣女士

周俊文先生

李鑾輝先生

邱獻忠先生

未克出席者

蔣德明先生

李日雄先生

九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)

職 銜

沙田民政事務處

高級聯絡主任(西)

沙田民政事務處

高級行政主任(區議會)

職 銜

路政署高級區域工程師/東南

沙田地政處高級產業測量師/西北

運輸署隧道及青馬事務組

署理高級運輸主任

路政署橋樑及結構部特別職務組

工程師(2)

九龍巴士(一九三三)有限公司

策劃及發展部主任

龍運巴士有限公司一級車務主任

奧雅納工程顧問有限公司項目經理

奧雅納工程顧問有限公司高級工程師

奧雅納工程顧問有限公司助理工程師

新鴻基地產發展有限公司公共事務總監

新鴻基地產發展有限公司副經理

職 銜

增選委員 (未有告假)

” (”)

負責人

主席代表沙田區議會(區議會)交通及運輸委員會(委員會)恭賀何厚祥先生及余秀珠女士獲頒授銅紫荊星章。他亦恭賀在同樣獲頒授銅紫荊星章的沙田社區基金會會長王庭聰先生，獲榮譽勳章的沙田區議員方玉輝先生及沙田鄉事委員會副主席鄭耀棠先生，以及獲行政長官嘉許狀的沙田居民協會主席林康倫先生和沙田體育會副主席戴觀興先生獲頒授行政長官社會服

務獎狀。他歡迎張子賢先生及黃嘉錫先生加入委員會，另外又歡迎香港警務處署理沙田警區交通隊主管蘇志偉先生、九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)策劃及發展部主任李述恒先生，以及接替馮兆雄先生的襄理(車務)羅秩球先生出席會議。

委員請假事宜

2. 主席表示秘書處於會前並無收到任何委員的書面請假申請。

通過二零一一年五月九日會議記錄

3. 委員會通過二零一一年五月九日會議記錄。

續議事項

政府部門及有關機構就上次會議所議事項的回覆
(文件 TT 48/2011)

4. 黃戊娣女士詢問有關馬鞍山過境巴士服務的資料。

(梁志偉先生及蕭顯航先生此時抵達。)

5. 運輸署高級運輸主任/馬鞍山黃依凡女士表示可於會議後提供資料供委員會參考。

運輸署

討論事項

建議沙田大涌橋路－火炭路至小瀝源路路段車速限制
由現時每小時限制 70 公里調整至 50 公里(文件 TT 49/2011)

6. 運輸署工程師/沙田二趙鏡波先生簡述文件內容。

(陳其興先生此時抵達。)

7. 主席詢問沙田大涌橋路－火炭路至小瀝源路路段(該路段)交通意外的成因及數據。該路段十分繁忙，他認為把車輛的時速限制定於 50 公里和 70 公里的分別不大。他估計大部分肇事原因是司機在切線時撞到其他車輛所致，認為應改善該路段的路面設計，而非調整車速限制。

8. 李子榮先生贊成減速安排。他詢問該路段南行及北行線的意外率。

9. 程張迎先生對運輸署的減速建議有保留，認為該路段的意外與車速限制無關，若司機因車速過高而引致意外，純粹是司機的駕駛態度問題。他指出，司機在火炭路左轉入明星畫舫時缺乏清晰指示，建議在該路口加設指示牌，標明前往馬鞍山方向的車輛可直駛，前往第一城方向的則須右轉，並建議在南行線路面加設清晰指示，以避免車輛因切線不及而發生意外。

(盧偉國博士此時抵達。)

10. 容溟舟先生認為該路段太短，把車輛的時速限制定於 50 公里和 70 公里的分別不大，他建議提供清晰指示，以便不熟悉區內交通情況的駕駛者盡早選定行車線，例如標明左轉可前往馬鞍山，右轉可前往小瀝源及第一城，並建議增加翠榕橋往火炭方向的行車線，令車輛減少切線，從而減低意外率。另外，他建議運輸署在下次會議就改善該路段的路面設計，向委員會提交具體的建議方案。

(鄭則文先生及楊文銳先生此時抵達。)

11. 趙鏡波先生的回應綜合如下：

- (a) 據統計，在過去 12 個月內該路段曾發生七宗交通意外，較全港的平均意外率為高，當中兩宗發生在往大圍方向的路段，一宗在往馬鞍山方向的路段，肇事車輛在切線時撞

到前面的車輛，另外四宗與車輛切線無關，例如車輛在轉彎時撞到前面的車輛，或巴士轉彎時車速太快以致車內乘客跌倒。雖然大多屬輕微意外，但仍建議把該路段的車速限制改為每小時 50 公里，以減低意外率；以及

- (b) 備悉委員的意見，該署會繼續監察該路段的意外率，檢討是否有必要把車速限制調低，亦會檢討該路段的道路標記及指示牌。

12. 香港警務處沙田警區行動主任方焯達先生指出，不熟悉區內交通情況的駕駛者由火炭路轉入大涌橋路時，可能會因為要選擇路線而遲疑，加上該路段交通繁忙，而且行人過路處的數目眾多，因此容易發生意外。

13. 主席請運輸署考慮委員會的意見，改善該路段的路面設計，並於下次會議向委員會提交研究進展報告。

運輸署

沙田區現有行人天橋及隧道提供無障礙通道設施的諮詢
(文件 TT 50/2011)

14. 主席歡迎路政署橋樑及結構部特別職務組工程師(2)鄭綺碧女士、奧雅納工程顧問有限公司項目經理梁貫宇先生、高級工程師吳汝欣女士及助理工程師周俊文先生出席會議介紹文件。

15. 鄭綺碧女士及吳汝欣女士簡述文件內容。

(劉偉倫先生及黃冰芬女士此時抵達。)

16. 梁志偉先生關注到沙角街附近一條橫跨沙田圍路的行人天橋(結構編號 NF89)，他歡迎路政署在連接往翠華花園的一端加裝升降機，但他指出該天橋連接往沙角邨一端的行人路十分陡斜，對經常使用該天橋的長者十分不便，推輪椅下斜時容易發生危險，要求路政署同時在連接沙角邨的一端也加裝升降

機。

17. 蕭顯航先生詢問的事宜及意見綜合如下：

(a) 除了提供升降機外，是否可以用其他低碳方式提供無障礙通道；以及

(b) 雖然橫過吐露港公路至澤祥街近瑞祥街的連接路的行人隧道(結構編號 NS175)人流較少，但他歡迎在該處加裝升降機，方便有需要人士。他詢問隧道內斜路的斜度是否適合行人及單車使用者。

18. 陳業文先生十分歡迎在橫跨大埔公路－沙田段近禾輦街的行人天橋(結構編號 NF40)加裝升降機，以方便前往上禾輦村及龍華酒店的市民。

19. 陳盧燕冰女士歡迎路政署的建議方案，但指出現時從名城前往港鐵大圍站沿途沒有無障礙通道，輪椅使用者無法利用新強記外的扶手電梯前往大圍站，只能繞經大圍交通交匯處及富嘉花園一端，才可以到達大圍站，路程迂迴，十分不便。路政署只考慮在附近一百米內沒有過路處的天橋加裝升降機，她認為政策不合時宜，要求該署在名城附近加裝可接駁往大圍站的升降機。

(黃澤標先生此時抵達。)

20. 盧偉國博士支持路政署提供更多無障礙設施予有需要人士。他指出，在行人天橋 NF40 加裝升降機時須把兩棵白千層移植至附近的花槽位置，擔心會影響其存活機會，他詢問有關過往白千層在移植後的存活率。

21. 林康華先生支持路政署的建議方案，但天橋 NF89 所連接的斜路十分陡斜，輪椅使用者下斜時十分危險，他要求路政署同時在天橋兩端加裝升降機。

22. 姚嘉俊先生歡迎路政署的建議方案，並詢問該署加裝升降機的準則。如果斜路的斜度為一比十，是否仍然合乎標準而無需加設無障礙設施，興建新天橋斜路時是否仍然採用斜度為一比十的準則，以及日後興建新天橋時會否把無障礙通道及升降機列為標準的配套設施。

23. 彭長緯先生歡迎路政署提供設施方便傷殘人士，但建議該署應同時改善區內的現有設施，例如行人途經下禾輦村一條樓梯級時容易撞到該處的石階，希望可一併加以改善。另外，該署表示工程施工期間須臨時封閉火炭路南行線的一段慢線，他詢問南行線是指哪一條路。

(余倩雯女士此時抵達。)

24. 楊倩紅女士支持在天橋 NF89 連接往翠華花園的一端加裝升降機，但強烈要求路政署同時在天橋連接往沙角邨的一端，以及在沙田圍站 A 出口外加裝升降機。她指出，由沙角邨前往該天橋須行走三條又長又斜的行人天橋的斜道，十分不便，她特別指出其中一條斜道經常有違泊單車佔用兩旁的扶手位置，雖然沙田地政處(地政處)有聯同其他部門採取清理違泊單車的行動，但行動完結不久又故態復萌，她要求有關方面加強巡查和清理該處的違泊單車。

25. 鄧永昌先生詢問的事宜及意見綜合如下：

(a) 路政署在提交這份文件前沒有進行諮詢，未有清楚交代在行人天橋及隧道加裝升降機的準則；

(b) 大圍車公廟路及美田路路口的行人天橋(又稱“八爪魚天橋”)及美田路迴路的天橋人流甚多，但只設有斜路而沒有升降機，十分不便，他要求路政署在上述天橋加裝升降機，並把人流列為該項工程的考慮準則之一；以及

(c) 路政署應作長遠規劃，以配合人口老化的趨勢，他要求該

署提供區內其他將會加裝升降機的天橋及隧道的輪候名單，供委員會參考。

26. 潘國山先生詢問的事宜及意見綜合如下：

- (a) 詢問路政署在提供無障礙配套設施時，有否考慮到所有殘疾人士的需要，例如加裝凹凸字指引和聲控提示；以及
- (b) 詢問路政署將會加裝升降機的四條行人天橋及隧道的人流。他指出接駁港鐵大圍站的“八爪魚天橋”鄰近有很多巴士站及十多所中小學，早上八時至八時半該天橋的人流每分鐘達 230 至 250 人次，流量十分高。此外，該天橋的斜路十分陡斜，很多長者協助其乘坐輪椅的伴侶上斜時感到十分吃力，他要求路政署回應市民訴求，把“八爪魚天橋”列入優先加裝升降機的名單。

27. 陳國添先生詢問路政署在推行該計劃時，有否考慮天橋及隧道的使用率，及為何不打算在設有斜路的地點加裝升降機。他指出很多斜路又長又斜，長者協助其乘坐輪椅的伴侶上落斜路時感到十分吃力，也容易產生危險，他要求路政署考慮市民的需要及設施的使用率，檢討該計劃。

28. 主席認為工程會影響沙田圍路現有白蘭樹的的根部伸展及被升降機遮擋陽光，擔心會影響白蘭樹的存活。

29. 鄭綺碧女士的回應綜合如下：

- (a) 路政署根據《殘疾歧視條例》的要求，計劃在一些未設有無障礙通道設施(包括標準斜路或升降機)，而在附近未有替代地面過路處的行人天橋及行人隧道加建該等設施。所建議的四條行人天橋和隧道符合以上條件，因此被納入無障礙通道設施加建計劃內。根據現行的設計手冊，現時新建的行人天橋都應設有無障礙通道設施；

- (b) 推行該計劃時，除了考慮四肢傷殘人士的需要外，亦會考慮其他殘疾人士的需要，為此會徵詢殘疾人士復康機構對該計劃的意見；
- (c) 根據現行的設計手冊，標準斜路會採用一比十二的斜度，但在空間限制的情況下，有關要求則會放寬至一比十的斜度。由於連接行人天橋 NF89 近沙角邨一邊的斜路合乎標準，因此不會進行額外的改建或加建工程；
- (d) 根據現行政策，在選擇加建設施的地點時，主要考慮缺乏無障礙通道設施以及附近一百米內並無任何替代地面過路設施的行人天橋或隧道，人流並非主要的考慮因素。她明白委員對區內設施的關注，但若一些行人天橋或隧道已設有標準斜路以及附近有其他替代地面過路設施，便不符合該項工程計劃的加建原則。若市民對其他輔助設施有很大需求，例如升降機和扶手電梯，則需由運輸署檢視其實際需求；以及
- (e) 工程預計於二零一六至一七年度完成，如涉及公眾反對便預計要延至二零一七至一八年度方可完成。計劃的詳細設計完成後，路政署會再次徵詢委員會的意見。

(馬行健先生和黃澤標先生此時離席。)

30. 路政署新界區區域工程師/沙田(1)周振邦先生回應說，楊倩紅女士提及的天橋是由路政署負責保養維修的，稍後會向處理違泊單車的工作小組反映該處情況。

路政署

31. 運輸署工程師/馬鞍山何名開先生回應該計劃的選址由路政署建議，運輸署會就名單上選定的地點提供意見並並同意後再落實執行。

32. 吳汝欣女士的回應綜合如下：

- (a) 顧問公司已聘請樹木專家評估白千層的健康情況，稍後會把移植方案提交康樂及文化事務署批核。另外，在實際施工時，承建商須提交詳細的移植方案才可移植白千層，以確保順利移植，若最終未能成功移植至原定位置，會考慮把樹木移植至其他地方；以及
- (b) 在考慮天橋 NF89 加裝升降機的確實位置時，已聘請樹木專家作出評估，預計不會影響白蘭樹的正常生長。

33. 主席請運輸署考慮在不同地點加裝升降機的建議及作書面回覆，並請路政署跟進楊倩紅女士所提出的違泊單車問題。他告知與會者梁志偉先生及楊倩紅女士申請就此項目提出臨時動議，並詢問委員會是否批准他們的申請。委員會通過提出臨時動議的申請。

運輸署
路政署

34. 梁志偉先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會支持路政署在沙田區內的天橋加建升降機及提供無障礙通道。本委員會強烈要求路政署儘快落實動工下列工程(NF 40, NF 89, NS 28A, NS 175)，讓市民早日得以使用。”

彭長緯先生和議。

35. 委員以 36 票贊成一致通過上述臨時動議。

36. 楊倩紅女士提出以下臨時動議：

“沙角邨、博康邨、乙明邨及王屋村、河畔花園一帶居民超過六萬，每日有大量居民來往於上述幾條屋邨和港鐵沙田圍站。由於人口老化，不少居民都屬長者或行動不便者。現得悉路政署將於河畔花園至沙角邨的行人天橋設立升降機(編號：NF89)，方便長者及行動不便人士上落天橋，唯該項工程只在河畔花園一方建立升降機，不包括沙角邨

一方。此外，橫跨港鐵沙田圍站 A 出口來往博康邨與沙角邨的天橋人流更多，加設升降機工程卻遙遙無期。沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求：

(1) NF89 天橋升降機工程進行的同時，落實沙角邨一方的安裝日期，並落實於港鐵沙田圍站 A 出口與沙角邨之天橋兩端安裝升降機，方便有需要人士使用。

(2) 日後但凡涉及民生之重要工程，當局必須在區議會作廣泛諮詢及研討，了解地區實際情況，使各項工程真正為民造福。”

陳國添先生和議。

37. 委員以 38 票贊成一致通過上述臨時動議。

動議

湯寶珍女士提出要求推行定額交通月票計劃的動議
(文件 TT 51/2011)

38. 湯寶珍女士簡述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政府，統籌包括港鐵、各專利巴士公司、小巴營辦商以及小輪公司等，盡快推出定額月票計劃，減輕市民交通費負擔。”

李子榮先生和議。

(林松茵女士、盧偉國博士、彭長緯先生、葛珮帆博士及黃戊娣女士此時離席。)

39. 李子榮先生指出現時的交通費用昂貴，希望盡快推出定額交通月票計劃供市民選擇，減輕市民的交通費負擔。他呼籲各

委員支持上述動議。

40. 委員以 25 票贊成一致通過上述動議。

梁家輝先生提出要求提供巴士綜合轉乘優惠的動議
(文件 TT 52/2011)

41. 梁家輝先生簡述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促成跨公司合作，為巴士乘客提供綜合轉乘優惠，從而擴大轉乘服務的規模，便利乘客。”

黃嘉榮先生和議。

42. 委員以 25 票贊成一致通過上述動議。

提問

姚嘉俊先生就行車隧道增設八達通繳費服務作出的提問
(文件 TT 53/2011)

43. 主席歡迎運輸署隧道及青馬事務組署理高級運輸主任許良芬女士出席會議。

44. 姚嘉俊先生續問的事宜及意見綜合如下：

(a) 他多年來一直建議在行車隧道加裝自動繳費系統，運輸署終於回覆指半自動繳費系統初步在技術上可行，他對此表示歡迎；

(b) 建議運輸署首先在不設分類收費的獅子山隧道及城門隧道試行提供八達通繳費服務，並建議駕駛者採用八達通自

動增值服務或攜帶多於一張八達通卡，以避免因卡內餘額不足而造成不必要的延誤；以及

- (c) 要求盡快在行車隧道提供八達通繳費服務，讓駕駛者有更多選擇；另外詢問運輸署何時落實八達通自動繳費模式。

(鄭則文先生此時離席。)

45. 程張迎先生表示理解全自動的八達通繳費模式可能會引起其他問題，造成不必要的延誤，但認為提供八達通繳費服務可讓駕駛者有多一個選擇。他說市場上很多服務都可以用八達通卡繳款，而建議的模式與快易通服務沒有衝突，不難實施，促請運輸署盡快在行車隧道提供八達通繳費服務。

46. 李錦明先生認為自動找續服務已不合時宜，建議以八達通收費系統逐步取代。

47. 蕭顯航先生認為停車拍卡的繳費模式是可行的。由於不同類別車輛的收費不一，他建議試行設立只供私家車停車拍卡的自動收費亭，先試驗其效果，再作改善。

48. 許良芬女士的回應綜合如下：

- (a) 政府對於在政府收費隧道及道路引入新的收費系統持開放態度，並一直有與八達通卡有限公司就政府收費隧道及道路引入八達通收費系統進行商討，以及研究其建議的收費系統在技術上的可行性；
- (b) 在政府收費隧道及道路引入八達通收費系統，無疑可以為駕駛者提供多一個繳費選擇，但亦須探討其技術可行性，例如建議的系統與現有收費系統的銜接問題，以及其他方面的相關因素，當中包括使用八達通收費系統能否提升收費效率和使隧道出入口的車流更為暢順，以及成本效益等；

- (c) 根據政府和八達通卡有限公司近年所商討的內容，該公司初步建議的收費系統是以“停車拍卡”繳費模式運作，即駕駛者須在收費亭停車，然後在八達通讀卡器上拍卡，近似“半自動繳費系統”。經探討後，該公司認為須安裝八達通讀卡機及相應軟件，以及解決八達通設施與現有收費系統的銜接問題，以確保新的收費系統不會影響現有系統的運作及可靠性，初步結論是技術上應該是可行的；以及
- (d) 除技術可行性外，政府亦須考慮成本效益。在八達通卡有限公司建議的收費模式下，收費員仍須按照車輛類別以人手選擇適當的收費，因此未必能節省人手，加上駕駛者仍須停車拍卡，未必能令隧道的車流更為暢順，或影響輕微。若駕駛者的八達通卡餘款不足，亦可能會造成不必要的延誤。若引入建議的繳費系統，八達通卡有限公司會就購置及安裝八達通設施的成本，以及系統運作的行政及保養等項目收取費用。上述支出是否符合成本效益，有待進一步研究。政府會繼續與八達通卡有限公司探討以上的問題。

49. 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申請。委員會通過提出臨時動議的申請。

50. 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強烈要求運輸當局盡快落實行車隧道增設八達通繳費服務，進一步方便駕駛人士。”

黃嘉錫先生和議。

51. 委員以 30 票贊成一致通過上述臨時動議。

李子榮先生就興建港鐵沙田站至政府合署行人天橋項目進展作出的提問(文件TT 54/2011)

52. 主席歡迎路政署高級區域工程師/東南陳記文先生、地政處高級產業測量師/西北李淑儀女士、新鴻基地產發展有限公司(新鴻基)公共事務總監李鑾輝先生及租務部副經理邱獻忠先生出席會議。

(何厚祥先生此時離席。)

53. 李子榮先生續問的事宜及意見綜合如下：

(a) 他向與會者報告，他會跟進區議會一直以來爭取興建連接港鐵沙田站、新城市中央廣場(中央廣場)和沙田政府合署(政府合署)的行人天橋(天橋)。他在較早前曾進行了為期十天的簽名運動及問卷調查，取得約八千名市民的簽名，並收集了約二百多份問卷，顯示很多市民支持興建天橋。填寫問卷的市民主要利用排頭街前往上班地點、政府部門和購物商場。約八成填寫問卷的市民認為，現時連接排頭街交通交匯處和政府合署的地面行人路既狹窄又擠迫，途經的行人斜道過於陡斜及擠迫，以及排頭村停車場出入口設於行人路上對行人構成危險。約七成多的受訪者認為排頭村停車場出入口過於陡斜及容易產生危險，另有超過八成受訪者贊成興建天橋，並表示建成後會使用該天橋往返中央廣場及政府合署；

(b) 詢問地政處有關補地價的政策；

(c) 詢問新鴻基是否已就興建天橋遞交補地價申請，以及是否遇到困難；以及

(d) 促請有關政府部門及發展商盡快就興建天橋達成共識，及

早解決排頭街的擠塞問題，避免市民受日曬雨淋之苦。他表示若有需要，他樂意提供一個不牽涉砍樹程序的方案。

54. 湯寶珍女士表示排頭街的人流很多，所以有需要改善該處的道路設施，但亦明白村民不希望居住環境受破壞，她促請有關政府部門聆聽排頭村村民的意見及訴求，並與發展商磋商，盡快在各方面取得平衡，以向市民交代。

(林康華先生、梁家輝先生及蔡亞仲先生此時離席。)

55. 衛慶祥先生指出，興建天橋的建議於多年前開始討論，新鴻基表示願意以捐贈者身分承擔天橋的建築費，他詢問新鴻基天橋的造價現時是否已超出初期的預算，補地價的問題會否影響該公司繼續擔當捐贈者的角色，以及該公司會否考慮反對者所接受的一些可行方案；另外詢問天橋建成後，業權及維修管理責任誰屬。

(羅光強先生此時離席。)

56. 莫錦貴先生表示收到上禾輦村村代表和下禾輦村村代表及村民的來信，表示贊成興建天橋。排頭村村民起初十分反對興建天橋，但後來亦明白需要改善排頭街的道路設施，故提出了多個建議方案。他建議日後無論由新鴻基抑或政府興建天橋，都應該徵詢及考慮排頭村村民的意見。

57. 李淑儀女士的回應綜合如下：

- (a) 一般而言，地政處收到修改地契的申請後，會徵詢有關部門的意見，並透過地區民政事務處進行地區諮詢，然後把收集到的意見交予地區地政會議審批。申請獲批核後，地政處會向申請人發出初步建議條款(並不包括補地價金額)，待申請人接納建議條款後，地政處然後計算補地價金額，經地政總署批核後，便向申請人發出具約束力的建議書以供考慮。該天橋項目由路政署統籌，由於該項目將

接連私人地段，路政署去年九月已去信發展商解釋需要申請修改地契的事宜。地政處在收到發展商的修改地契申請後，會盡快按上述程序處理申請；

- (b) 就發展商表示將以捐獻方式進行該天橋項目，而發展商是否需要因為此項目支付補地價費用，是運輸及房屋局的政策決定，並不是地政總署的考慮範圍；以及
- (c) 若發展商就該天橋項目申請修改地契，地政處會就發展商建議是否保留業權諮詢相關部門，經審批後，會在修改條款上反映審批結果。

58. 陳記文先生的回應綜合如下：

- (a) 路政署於二零零九年年中獲指派負責該天橋項目的聯絡工作，至今召開了多次不同層面的會議，與發展商及有關政府部門多番商討，希望可加快工程的進度。去年，路政署在沙田鄉事委員會的協助下召開諮詢會，與鄰近鄉村的村民溝通；
- (b) 根據發展商的初步研究結果，路政署去年五月提交予委員會的天橋方案並不牽涉砍樹程序，只須修剪樹木。若日後繼續採用此方案，發展商會勘探會否影響樹根。他歡迎李子榮先生提出其他方案；
- (c) 有關政府部門及發展商多年來詳細研究了多個方案，最後挑選了去年五月提交予委員會的方案，而該方案亦為委員會通過。但有關工程部門持開放態度，歡迎各方提出新的構思；以及
- (d) 若發展商最終決定不參與興建天橋，政府會按照行人天橋及交通工程的正常處理程序，先由運輸署進行研究，再由路政署興建，但不一定繼續採納現有方案，確實的方案屆時再作研究。

59. 李鑾輝先生的回應綜合如下：

- (a) 十多年前，新鴻基決定盡企業公民責任，以捐贈者身分承擔天橋的建築費，當時所建議的工程造價約為三千萬元，希望可節省政府的開支，方便市民前往政府合署，同時增加中央廣場的人流，達致三贏局面；以及
- (b) 雖然估計工程造價現已上升至八千萬元，但新鴻基仍願意繼續以捐贈者身分承擔天橋的建築費。可惜根據政府現有程序，新鴻基若興建天橋，必須先向政府申請修改地契，再由政府計算是否需要補地價，此安排類似商業決定。他強調該公司的捐贈者角色不變，但希望政府可彈性處理，例如先計算補地價金額，並考慮天橋的建築費能否抵銷補地價金額。由於該公司是捐贈者，在未能明確預算補地價金額的情況下，難以承諾繼續承擔該項工程，但若補地價金額少於八千萬元，並可以由天橋的建築費予以抵銷，該公司樂意繼續擔當捐贈者。

60. 邱獻忠先生在回應委員有關天橋的業權問題時表示，新鴻基已與有關政府部門達成共識，天橋落成後業權全歸政府所有，港鐵沙田站至中央廣場一段天橋的維修工作由政府負責，而中央廣場至政府合署一段天橋的維修工作則由新鴻基負責。

（唐學良先生此時離席。）

61. 陳記文先生同意邱獻忠先生的說法，並補充說，有關政府部門與新鴻基已於二零零六年達成共識，港鐵沙田站至中央廣場一段天橋的維修工作將會由路政署負責。

62. 主席告知與會者李子榮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申請。委員會通過提出臨時動議的申請。

63. 李子榮先生提出以下臨時動議：

“沙田鄉事會路及排頭街附近一帶，行經該處的市民，受到過馬路及經常有車輛突然駛上行人路的雙重危險，行人路人多擠迫，上斜路辛苦，天天飽受日曬雨淋之苦，現時行人路設施一早已無法配合附近一帶的急速發展。沙田區議會交通及運輸委員會促請路政署及相關部門，與有意興建由沙田鐵路站，經新城市中央廣場至沙田政府合署行人天橋的發展商盡快進行磋商，聽取各方意見，探討建橋細節，假若該項目發展商於本年九月前未能達成協議，建議政府承擔興建該行人天橋，長遠解決上述附近一帶路段的交通問題。”

湯寶珍女士和議。

（楊倩紅女士及黃冰芬女士此時離席。）

64. 衛慶祥先生認為若要“聽取各方意見”，未必能趕及在九月前達成協議。

65. 李子榮先生認為應訂立一個限期。

66. 主席補充，把限期訂於本年九月前，可確保天橋項目在本屆委員會最後一次會議前會有定案。

67. 委員以 25 票贊成、1 票棄權通過上述臨時動議。

龐愛蘭女士就完善火炭區公共交通服務作出的提問
(文件 TT 55/2011)

68. 主席歡迎龍運巴士有限公司一級車務主任麥家榮先生出席會議。

69. 龐愛蘭女士續問的事宜及意見綜合如下：

- (a) 詢問運輸署最近一次研究及檢討火炭區公共運輸服務需求的變動是甚麼時候；
- (b) 火炭區缺乏通宵公共運輸服務，御龍山一千多個單位的住戶現時只能乘坐的士或自行駕車前往目的地，並不環保，御龍山業主委員會在最近的會議上表示支持在區內提供通宵小巴服務，希望運輸署重新考慮區內居民的訴求；
- (c) 她曾向 61S 號線小巴服務營辦商了解情況，得悉雖然把 61S 號線服務伸延至火炭會增加車程，但營辦商表示可以增加班次以確保不影響現有服務，而且不會增加車費，希望運輸署與營辦商重新商討延長 61S 號線小巴行車路線的建議；以及
- (d) 雖然 A41P 號線若繞經火炭區將會增加車程，但她認為運輸署及巴士公司應該考慮火炭區居民的需要，盡快增加 A41P 號線的班次並繞經火炭區，既可服務火炭區居民，亦不影響現有乘客。她表示若運輸署或巴士公司須在區內進行研究，她可提供協助。

(陳業文先生、梁永雄先生、梁志偉先生、韋國洪先生及余倩雯女士此時離席。)

70. 蕭顯航先生詢問運輸署開辦火炭至皇崗口岸通宵小巴服務的可行性。

(莫錦貴先生此時離席。)

71. 運輸署高級運輸主任/沙田李永華先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署不時按實際需要檢討各區的公共運輸服務需求是

否有變動，例如最近按實際需要加強了 798 號線巴士的服務；

- (b) 備悉火炭區居民對通宵公共運輸服務的需求，但基於這類服務的需求相對較低及資源運用的考慮，暫時只能在需求相對較高的地點(例如沙田市中心附近)提供服務；
- (c) 現時 61S 號線小巴每晚有超過一百個班次，若延長行車路線至火炭，每班車的車程將會增加約四公里，雖然營辦商現時表示不會增加票價以抵銷所增加的成本，但預計長遠而言難免要把成本轉嫁乘客。基於火炭區對通宵小巴服務的需求相對較低，以及環保和善用資源的考慮，運輸署暫時未能支持延長路線的建議；以及
- (d) 運輸署於二零零三年曾就一條往返沙田和皇崗口岸的通宵小巴線進行招標，但當時沒有營辦商投標。現時沙田區居民深宵時份，可乘搭皇崗口岸開出前往觀塘的過境巴士服務於小瀝源路下車。

72. 麥家榮先生表示該公司曾研究 A41P 號線繞經火炭區一帶的可行性，結果發現若要在延長路線後維持原來的服務水平，公司方面須投放額外資源。對於增設特別班次或特別路線繞經火炭區一帶的建議，該公司會繼續研究及留意沙田區的機場巴士服務需求，在有效運用資源的原則下採取適當的改善措施。

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 56/2011)

73. 姚嘉俊先生感謝運輸署於本年七月起落實往來大圍及深圳灣的過境巴士服務，並於深圳灣提供多項轉乘優惠予前往內地其他地區的市民，但巴士的班次不大穩定，他建議該署敦促巴士公司作出改善。

(李子榮先生此時離席。)

74. 鄧永昌先生的意見綜合如下：

- (a) 63 號線小巴全線加價後，服務質素未見提升，例如車廂的清潔情況有待改善，63A 及 63K 號線在晚上八時半至十一時的繁忙時段班次較加價前疏落，以及部分行走美松苑的班次改為行走美林邨，以致美松苑居民的候車時間增加。他要求運輸署密切監察 63 號線小巴的服務，敦促營辦商提升服務質素；以及
- (b) 有居民要求巴士公司逐步把 283 號線的舊型號巴士更換為新型號的歐盟環保巴士，以改善空氣污染的情況。

(潘國山先生及湯寶珍女士此時離席。)

75. 程張迎先生歡迎運輸署於大圍交通交匯處增設過境巴士上落客站，但有居民反映指示牌不足，他建議該署於港鐵大圍站兩個出入口外增設指示牌。

(黃嘉錫先生此時離席。)

76. 容溟舟先生詢問的事宜及意見綜合如下：

- (a) 他明白運輸署希望盡快提供往來大圍及深圳灣的過境巴士服務，但認為是次安排較為倉促，他很遲才收到營辦商的通知信，建議運輸署下次盡早作出安排；以及
- (b) 詢問運輸署及九巴會否配合欣安邨入伙，進行全面的巴士服務調查，以確保巴士線改道行經欣安邨後不會對現有乘客帶來影響。

(龐愛蘭女士及蕭顯航先生此時離席。)

77. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 運輸署落實往來大圍及深圳灣的過境巴士服務時十分倉促，事前並未在委員會討論，亦沒有提供任何資料文件，只是口頭通知他，但有關安排複雜，他難以通知居民，希望該署日後加以改善；以及
- (b) 認為運輸署不但未有回應委員會多年來的訴求，在沙田增設 616S 號過境小巴線的上落客站，反而在地點較為不便的小瀝源設立另一條車費較昂貴的過境巴士線的上落客站。

78. 主席表示運輸署去年十一月九日曾向委員會匯報，將於港鐵大學站交通交匯處興建行人通道上蓋，他詢問工程的最新進展及時間表。

79. 何名開先生回應說，根據路政署提供的資料，路政署現正就興建上述行人通道上蓋的計劃進行前期研究工作，預期二零一四年年中開始動工。運輸署會繼續與路政署保持緊密聯繫。

(陳敏娟女士此時離席。)

80. 李永華先生的回應綜合如下：

- (a) 為了盡快為居民提供往來大圍及深圳灣的過境巴士服務，現時部分安排可能仍未盡完善，運輸署會敦促營辦商盡快加設車站牌，為居民提供清晰指示。他表示日後會就服務上的改動，繼續與委員保持緊密聯繫；
- (b) 現時沙田區居民深宵時份，可乘搭皇崗口岸開出前往觀塘的過境巴士服務於小瀝源路下車；以及

(c) 由於小巴服務的成本不斷大幅上升，因此票價無可避免須作出調整，但 63 號線小巴服務營辦商會為支付全程費用或分段費用的乘客提供回饋，直至本年 12 月初。在服務方面，運輸署在 63 號線小巴加價後亦曾進行調查，發現其服務不遜於加價前，但他表示會跟進鄧永昌先生所述情況。

81. 黃依凡女士回應說，欣安邨入伙後，運輸署會繼續監察居民對運輸服務的需求，包括進行實地調查，若發現需求有所增加，會適時地與巴士公司研究增強服務的可能性。

82. 羅秩球先生備悉鄧永昌先生的意見，表示該公司在資源許可的情況下，會逐步更新巴士的型號。

工作小組報告

(文件 TT 57/2011)

83. 委員會備悉道路交通安全工作小組的會議記錄及更新的成員名單，以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 58/2011)

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 59/2011)

沙田市中心交通違例檢控數字

(文件 TT 60/2011)

84. 委員會備悉上述三份資料文件。

下次會議日期

85. 下次會議定於二零一一年九月六日(星期二)下午二時三十分在區議會會議室舉行。

86. 會議於下午六時結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一一年八月