

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一一年度第五次(擴大)會議記錄

會議日期：二零一一年九月六日(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	”
程張迎先生,MH	”
何厚祥先生,BBS,MH	”
林松茵女士	”
林康華先生,MH	”
羅光強先生	”
李子榮先生	”
李錦明先生,MH	”
李有全先生	”
梁志堅先生,MH	”
梁志偉先生	”
梁家輝先生	”
梁永雄先生	”
莫錦貴先生,BBS	”
龐愛蘭女士,JP	”

潘國山先生

”

出席者

職 銜

葛珮帆博士,JP

區 議 會 議 員

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

增 選 委 員

張子賢先生

”

蔣德明先生

”

李日雄先生

”

唐學良先生

”

黃嘉錫先生

”

黃冰芬女士

”

李馥貞小姐(秘書)

行 政 主 任 (區 議 會) 4

列席者

職 銜

杜彭慧儀女士,JP

沙田民政事務專員

陳浩樑先生

運輸署高級工程師/沙田

李永華先生

運輸署高級運輸主任/沙田

黃依凡女士

運輸署高級運輸主任/馬鞍山

何名開先生

運輸署工程師/馬鞍山

黃瀛女士

運輸署工程師/沙田一

趙鏡波先生

運輸署工程師/沙田二

周振邦先生

路政署新界區區域工程師/沙田(1)

梁漢新先生

房屋署副房屋事務經理(隆亨)(2)

冼國光先生

沙田地政處行政助理/地政

方焯達先生

列席者

葉少偉先生

羅秩球先生

鍾佩怡女士

曾淑儀女士

應邀出席者

洪成業先生

周珮如女士

關劍青先生

李就勝先生

易鳴瑞先生

吳立基先生

郭俊傑先生

陳芳婷女士

李述恒先生

李慧瑩博士

王慧峯先生

鄧頌華女士

未克出席者

鄭則文先生

劉偉倫先生

盧偉國博士, BBS, MH, JP

馬行健先生

香港警務處沙田警區行動主任

職 銜

香港警務處沙田警區交通隊主管

九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)

新巴及城巴有限公司公眾事務主任

沙田民政事務處

高級行政主任(區議會)

職 銜

路政署鐵路拓展處署理總工程師/

鐵路拓展 1-3

路政署鐵路拓展處署理高級工程師/

沙中線 1

屋宇署高級結構工程師/C4

康樂及文化事務署沙田區康樂事務經理

香港鐵路有限公司高級統籌工程師

香港鐵路有限公司高級建造工程師—土木

香港鐵路有限公司高級設計管理工程師—

土木

香港鐵路有限公司公共關係經理—

工程項目及物業

九龍巴士(一九三三)有限公司

策劃及發展部主任

香港中文大學環境政策與資源管理研究中心

副主任

香港中文大學環境政策與資源管理研究中心

研究助理

香港中文大學環境政策與資源管理研究中心

研究助理

職 銜

區議會議員 (已請假)

” (”)

” (”)

增選委員 (”)

(三)

主席歡迎各委員及各政府部門和機構的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五次(擴大)會議，特別歡迎接替李文炎先生的沙田地政處行政助理/地政冼國光先生。

委員請假事宜

2. 主席表示秘書處於會前收到以下委員的書面請假申請：

鄭則文先生	另有急事
劉偉倫先生	工作原因
盧偉國博士	工作原因
馬行健先生	身體不適

委員會通過上述四位委員的請假申請。

擴大討論

沙田至中環綫項目
(文件 TT 78/2011)

3. 主席歡迎下述人士出席會議：路政署鐵路拓展處署理總工程師/鐵路拓展 1-3 洪成業先生、署理高級工程師/沙中線 1 周珮如女士、香港鐵路有限公司(港鐵)高級統籌工程師易鳴瑞先生、高級建造工程師—土木吳立基先生、高級設計管理工程師—土木郭俊傑先生及公共關係經理—工程項目及物業陳芳婷女士。

4. 洪成業先生及易鳴瑞先生簡述文件內容。

(鄧永昌先生及唐學良先生此時到達。)

5. 林松茵女士表示，關注興建沙中綫及顯徑站工作小組(工作小組)一直就沙田至中環綫(沙中綫)項目與路政署及港鐵保持緊密聯繫，已刊憲的修訂方案亦經工作小組討論。工作小組多次要求路政署及港鐵考慮在顯徑站興建天橋接駁顯徑商場，但港鐵以人流不足為由否決。數據顯示，該處早上繁忙時段人流甚多，業主立案法團及領匯商場都希望興建接駁天橋，她促請路政署及港鐵重新考慮居民的訴求，並建議以委員會名義致函運輸及房屋局(運房局)反映居民的意見。

6. 陳盧燕冰女士知道興建接駁天橋的程序涉及領匯管理有限公司及其他私人地段持有人，但指出每天早上七時至八時該處的人流甚多，實在有必要興建接駁天橋。她希望路政署及港鐵在興建顯徑站時一併興建接駁天橋，既可節省工程開支和時間，亦可減少對附近居民的滋擾。

7. 容溟舟先生多謝港鐵接納居民對臨時支援工地的意見，對於一些未獲接納的意見，他希望港鐵重新考慮。另外，他希望港鐵在恆安站及大水坑站增加出入口方便居民。

(陳其興先生及李子榮先生此時到達。黃澤標先生此時離席。)

8. 主席表示議員及委員整體支持沙中綫項目，希望可盡快動工，早日通車，讓市民更快捷地往返沙田和中環。他和路政署及港鐵就優化方案交流意見，希望路政署及港鐵重新考慮林松茵女士提出的建議，如未能在興建沙中綫期間作出配套安排，日後應設法完善顯徑站與顯徑商場的接駁設施。他表示會以委員會名義致函運房局，反映議員及委員的意見。他宣布擴大討論議題到此結束，非本委員會成員可以離席。

(彭長緯先生、李有全先生此時離席。)

通過二零一一年七月五日會議記錄

9. 秘書處表示於會前收到運輸署提出的修訂建議：

第 80 段：

(a) “……他表示日後會就*任何*服務上的改動，繼續與委員保持緊密聯繫；”

(c) “……但 63 號線小巴服務營辦商在*本年年底前*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。……”

改為：

(a) “……他表示日後會就服務上的改動，繼續與委員保持緊密聯繫；”

(c) “……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。……”

10. 二零一一年七月五日會議的記錄經修訂後獲委員會通過。

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 62/2011)

11. 林康華先生指出，天橋 NF89 連接沙角邨一端的道路十分陡斜，輪椅使用者下斜時十分危險，希望路政署重新考慮在沙角邨的一端設置升降機。另外，該斜道上有很多雜物，希望當局跟進。

12. 潘國山先生詢問為何九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)不效法部分港島巴士線，為六十歲或以上人士提供長者優惠。他讚賞運輸署鼓勵巴士公司提供跨公司轉乘優惠。

13. 莫錦貴先生認為排頭村汽車出入口及對出行人路的改善工程有助改善停車場的環境，但希望路政署確保停車場出入口和行人路在工程完成後符合標準，以保障行人和駕駛者的安全。

14. 容溟舟先生聯絡過香港南方貿易旅運有限公司(該公司)，發現該公司的回覆與運輸署提供的資料不符，該公司表示長途過境巴士並不途經新港城，但運輸署卻表示在新港城設有上落客點。他詢問運輸署如何監察該公司的服務。另外，他建議運輸署把設於新港城中心的上落客點搬往鄰近地方，以疏導該處的擠塞情況。

15. 楊倩紅女士不滿路政署及運輸署不考慮在天橋 NF89 近沙角邨一端設置升降機，她建議政府檢討現行政策。另外，雖然沙角邨近雲雀樓的行人天橋上的違泊單車已經清理，但該處仍堆積不少雜物，她建議在天橋上豎立“不准停泊單車”的告示牌，並加強清理該處的違泊單車和雜物。

16. 李子榮先生認為在排頭村外進行的小型改善工程作用不大，促請政府盡快興建連接港鐵沙田站和沙田政府合署的行人天橋，以回應居民的訴求。

17. 路政署新界區區域工程師/沙田(1)周振邦先生回應說，就文件 TT62/2011 政府部門回覆的第十項，關於港鐵沙田站至沙田政府合署的行人天橋項目，路政署希望能藉是次會議，向全體議員及委員作總結和補充，內容綜合如下：

(a) 自二零零九年開始，路政署重新啓動了該天橋的興建計劃，並聯同有關政府部門和發展商進行了多次會議，其間亦得到議員的支持、參與和協助，期望促成該天橋的興建。他多謝議員和其他政府部門的努力；

(b) 如回覆的第十項，政府部門與發展商在最近一次的會面

中，尙未能解決更改地契用途申請的問題，相信短期內仍未能達成協議。爲此，路政署和運輸署會重新審視排頭街的行人情況和研究其他可行方案，預計六個月後向委員會報告。此外，假若由政府自行推行有關計劃，相信新方案的設計無論在走線和形式上，都會和現有計劃完全不同。另外，由於新城市中央廣場位處沙田政府合署之前，要爲新方案尋找直接連接政府合署的方法，會有頗大難度。儘管如此，路政署會和運輸署仍在努力研究可行方案，會再向委員會報告；以及

- (c) 在這段時間，除了重新審視和研究其他可行方案，路政署和運輸署仍會對排頭街行人路現時的情況作出一些改善，包括把新城市中央廣場前的行人過路處向沙田政府合署方向內移及改善排頭村汽車出入口前的行人路。

18. 運輸署高級運輸主任/馬鞍山黃依凡女士回應說，馬鞍山的長途過境巴士上落客點設於新港城中心，但由於乘客不多，營辦商會視乎需求提供服務。運輸署會仔細研究營辦商建議的上落客點是否適當，並繼續鼓勵營辦商加強現有服務或開辦新服務。

19. 主席要求路政署於半年後向委員會匯報研究排頭街改善方案的進展，並請運輸署稍後向委員會匯報馬鞍山過境巴士上落客點的研究結果。

路政署
運輸署

(莫錦貴先生此時離席。)

討論事項

大埔公路/城門隧道公路/青沙公路匯合處(往大埔方向)改善工程 (文件TT 63/2011)

20. 運輸署工程師/沙田一黃瀛女士簡述文件內容。

21. 彭長緯先生的意見綜合如下：

- (d) 對於往大埔方向的大埔公路/城門隧道公路/青沙公路匯合處改善工程(往大埔方向改善工程)表示支持，因為在改善措施試行後，黃昏時段的交通情況顯著改善，希望改善措施可以永久實行；以及
- (e) 很少駕駛者知道運輸署在往九龍方向的大埔公路—沙田段所實行的短期交通管理措施(往九龍方向交通管理措施)，而新措施實行後交通擠塞情況卻較之前嚴重。他詢問運輸署有否就上述交通管理措施的成效進行初步調查。

22. 衛慶祥先生沒有收過關於往大埔方向改善工程的意見，但他知道很多居民對往九龍方向交通管理措施表示不滿，認為擠塞情況較之前嚴重，違背了疏導交通的原意。另外，有部分駕駛者表示不知道新措施已經實行，並指沿途的指示欠清晰，他建議加設指示牌提醒駕駛者，並禁止重型車輛切入左線。

23. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 支持往大埔方向改善工程，並希望改善措施可以永久實行；
- (b) 往九龍方向交通管理措施實行後，由於車輛切線的情況有所減少，交通比之前順暢，但很多前往大圍的駕駛者違反指示，在駛至新城市廣場對出才切線，他促請運輸署檢視是否指示牌不足以致駕駛者未能及時切線。前往城門隧道的車輛須於沙田鄉事會路連續切線，對大型車輛來說甚為不便，他建議調節沙田鄉事會路和大埔公路的交通燈號時間，以縮短沙田鄉事會路的車龍。由於區議會即將換屆，運輸署最快於明年年初向委員會提出改善方案，他詢問運輸署在區議會休會期間有何微調方案；以及

(c) 運輸署在處理沙田鄉事會路和大埔公路的擠塞問題上仍有改善空間，但不應把全部責任推卸給運輸署，他建議興建 T4 號道路，以紓緩上述兩條道路的擠塞情況。

(蔡亞仲先生此時離席。)

24. 梁永雄先生認為往大埔方向改善工程令該處的交通情況得以改善，他詢問若日後青沙公路車流增加時，運輸署有何長遠計劃紓緩交通擠塞。他認為運輸署必須審慎處理，以免青沙公路往大埔方向成為“樽頸位”，造成嚴重擠塞。另外，美林往大埔一段路的剎車距離較短，他建議運輸署在適當位置提示駕駛者。

(黃戊娣女士此時離席。)

25. 蕭顯航先生表示有居民向他反映，往大埔方向改善工程令該處的交通大大改善，但他擔心日後青沙公路的車流增加後會影響交通的流暢度，不知運輸署如何處理。他支持往九龍方向交通管理措施，但認為指示不足，以致很多駕駛者未能及時切入往大圍方向的行車線，建議運輸署指示未及切線的駕駛者前往大圍的其他方法。他促請運輸署研究解決該處交通擠塞的長遠方案，並建議興建行車隧道。

26. 楊倩紅女士對往大埔方向改善工程有保留，她認為城門隧道公路在繁忙時段的擠塞情況比改善措施實行前嚴重，而車輛之間的距離亦因減少了一條行車線及設有水馬而收窄，欠缺安全感。她較為支持原來的設計，但表示若需要永久實施改善工程，須以膠柱取代水馬。

27. 韋國洪先生認為往大埔方向改善工程紓緩了該處的交通擠塞情況。往九龍方向交通管理措施才實施不久，駕駛者可能仍未熟習新的安排，他建議運輸署加設道路指示牌，教導駕駛者前往大圍的不同方法，以及考慮容許車輛選用中線前往荃灣。

28. 程張迎先生認為往九龍方向交通管理措施實行後，沙田鄉事會路及沙田正街比以前更擠塞，他促請運輸署紓緩該處的擠塞問題。

29. 鄭楚光先生認為短時間內難以判斷一項新措施的成效，但建議運輸署增加道路指示牌，以便不熟悉新安排的駕駛者盡早選定行車線，並適當調節交通燈號時間，提示未及切線的駕駛者如何前往大圍，而警方亦須加強執法。

30. 黃瀛女士就大埔方向改善工程作出的回應綜合如下：

(a) 往大埔方向改善工程的測試計劃自實施以來，運輸署收到不同道路使用者的意見，支持及反對的各佔一定比例，而根據該署的統計，截至會議當天早上，在早上繁忙時段從青沙公路北行至匯合處的車流，比從城門隧道公路北行至匯合處的車流高出約兩成，在黃昏繁忙時段則高出約四成，測試計劃的成效可見一斑；

(b) 運輸署暫時未有擴建大埔公路、城門隧道公路及青沙公路匯合處的計劃，但會盡量善用和妥善分配路面空間，令車輛順暢行走；以及

(c) 往大埔方向改善工程的試驗令行車線之間的距離縮短，增加駕駛者的壓力，運輸署已要求路政署盡快移走水馬，改為在路面劃上雙白線，並以膠柱分隔行車線。

31. 運輸署高級工程師/沙田陳浩樑先生補充，土木工程拓展署有因應沙田區未來發展帶來的交通需求，作出增建道路的工程規劃，例如運輸署與土木工程拓展署原定於本年向委員會匯報 T4 號道路工程研究的進度，但由於委員會會議議程眾多，暫時未向委員會匯報。

32. 委員以 28 票贊成及 1 票棄權通過由運輸署提交的“大埔

公路/城門隧道公路/青沙公路匯合處(往大埔方向)改善工程”。

33. 黃瀛女士就往九龍方向交通管理措施作出的回應綜合如下：

- (a) 運輸署在火炭路支路至蔚景園支路之間的一段大埔公路設置了很多道路指示牌，該署會盡量物色更多適合位置加設指示牌，提示駕駛者提早選定行車線，以及無論選用左線或中線都能夠前往大圍；
- (b) 駕駛者原本可以選用中線前往荃灣，但由於往九龍方向交通管理措施的目的在於分流車輛，暫時未有數據顯示有必要恢復原來的安排，運輸署會繼續密切觀察情況然後再作決定；
- (c) 運輸署會向相關的基建工程部門轉達興建行車隧道的建議；
- (d) 運輸署有專人負責監察沙田鄉事會路交通燈號的交通情況，該署把上述路段交通燈的燈號時間稍作調整後，情況已有改善。該署會繼續監察該處的交通情況；以及
- (e) 駕駛者需要時間適應新措施，往九龍方向交通管理措施實行初期，部分駕駛者因尚未熟習新安排而違規切線，但據觀察所得，駕駛者已開始適應新安排，整體交通情況漸見改善，例如黃昏時段出現車龍的情況已有所減少。運輸署需要時間觀察措施的成效，其間警方會繼續監察路面情況，運輸署亦會在有需要時作出適當的微調。運輸署將於半年後向委員會匯報進展情況。

34. 主席請運輸署於半年後向委員會匯報往九龍方向交通管理措施的進展。

運輸署

《沙田區改善巴士路線研究調查》研究報告

(文件 TT 64/2011)

35. 主席歡迎香港中文大學環境政策與資源管理研究中心(研究中心)副主任李慧瑩博士、研究助理王慧峯先生及鄧頌華女士出席會議。

36. 楊文銳先生簡介研究報告。

37. 容溟舟先生認為研究報告可供參考，但研究結果的代表性不足。該項研究就十四組巴士線的服務訪問了 1 052 人，即每組巴士線的受訪者不足一百人，樣本不夠大，研究結果可能未夠代表性。他建議在研究報告附件一丙部各個選項比率旁加上受訪人數。此外，他希望研究中心提供更多關於調查地點的數據，因為調查地點會影響研究結果，例如欣安邨的居民希望巴士線行經該屋邨，但其他屋邨的居民並不支持這個安排。

(楊倩紅女士此時離席。)

38. 潘國山先生認為研究報告內有關 E42、81P 及 798 號巴士線的調查結果與居民的實際訴求吻合，包括要求 E42 號線行經顯徑邨、隆亨邨及八號幹線前往機場，要求 81P 號線行經顯徑邨和隆亨邨，以及要求 798 號線繞經大圍或為大圍往將軍澳的乘客提供轉乘優惠。他希望運輸署回應乘客的訴求。

39. 鄭楚光先生認為問卷調查的樣本有足夠代表性，並指出很多問卷調查只收集了一千份問卷，就足以代表全香港。

40. 李慧瑩博士的回應綜合如下：

- (a) 工作小組要求研究中心完成不少於九百份問卷，研究中心最後完成了 1 052 份。在決定所研究的巴士線數目時，已考慮到巴士線數目與每條巴士線的有效問卷構成的反比

關係，亦考慮到研究結果的代表性，但這只是初步的概括性研究，因此希望以較大數目的樣本來反映整個沙田區的巴士服務現況，最後決定調查十四組巴士線，每條巴士線所收集的有效問卷約有 40 至 60 份。受訪者就個別路線提出的建議已收錄在研究報告附件一丙部，報告內文只列出贊成人數達 30% 或以上的建議，稍後可以在附件一丙部各個選項比率旁加上受訪人數；

(b) 該項研究只可作概括性參考之用，如要深入研究每條巴士線的服務，調查形式便有所不同，包括在不同車站做問卷調查；以及

(c) 研究報告第一章第七至十頁已列明調查地點和時段，以及選擇調查地點的準則。

41. 楊文銳先生認為沙田區的眾多巴士線仍有很多改善空間。該項研究收集了議員、工作小組成員及不同法團的意見，而香港中文大學是獨立的研究單位，他對其研究水準有信心，希望委員支持該份研究報告。

42. 委員以 32 票贊成一致通過“《沙田區改善巴士路線研究調查》研究報告”。

43. 主席請運輸署研究及考慮工作小組的研究報告，並於會後以書面回覆。

運輸署

(梁志偉先生此時到達。梁永雄先生此時離席。)

動議

李子榮先生動議要求 274P 轉為全日行走
(文件 TT 65/2011)

44. 主席表示李子榮先生於會前對其動議提出修訂，經修訂的

動議載於文件的修訂版。

45. 李子榮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強烈要求九巴盡快將 274P 號線轉為全日服務，來往大埔、香港科學園、大學鐵路站及馬鞍山，滿足乘客的需求。”

湯寶珍女士和議。

46. 湯寶珍女士表示很多居民希望 274P 號線轉為全日行駛，希望運輸署研究是否可行。

(林松茵女士此時離席。)

47. 張子賢先生指出，欣安邨居民要前往大埔，必須乘搭 807A 號線小巴往大學站轉車，但往往要等候多時才能夠上車，建議在動議內加入“要求 274P 號線繞經欣安邨”。

48. 容溟舟先生認為鞍泰區和大水坑同樣需要往返大埔的交通服務，但礙於道路網絡和地勢的限制，往返大埔的交通服務未能惠及這兩個區域。他明白要在不影響現有服務的情況下擴大服務範圍並不容易，建議運輸署增設小巴線往返大埔和大水坑、鞍泰區及烏溪沙一帶，以及往返馬鞍山和大埔那打素醫院，回應居民的訴求。他希望運輸署積極研究委員的建議。

49. 委員以 23 票贊成及 1 票棄權通過上述動議。

50. 李子榮先生希望運輸署把上述動議納入明年的沙田區巴士路線發展計劃。

陳敏娟女士提出關於 A41 機場巴士服務的動議

(文件 TT 66/2011)

51. 陳敏娟女士簡述文件內容並提出以下動議：

“交通及運輸委員會促請運輸署及巴士公司回應居民的訴求，盡快安排 A41 號機場巴士線全日行經廣源邨、廣林苑、康林苑及帝堡城一帶地區，方便更多居民。”

黃冰芬女士和議。

(湯寶珍女士此時離席。)

52. 鄭楚光先生指 A41 號線在早上的特別班次直接由車廠駛往廣源邨和黃泥頭，他建議把 A41 號線的總站遷往黃泥頭，以惠及更多居民。

53. 蕭顯航先生詢問 A41 號線繞經廣源邨需時多久，以及廣源邨居民乘搭此線的頻率。

54. 容溟舟先生明白巴士公司未必能夠提供直接往返個別地區的巴士服務，但不明白為何城巴有限公司能夠為個別地區提供轉乘優惠，九巴卻不能為龍運巴士有限公司(龍運)提供轉乘優惠。他建議重組機場巴士路線，令資源得以善用。龍運的專營權將於二零一三年屆滿，他促請運輸署在考慮與龍運續牌時，要求該公司回應委員的訴求。

55. 委員以 26 票贊成及 1 票棄權通過上述動議。

(梁家輝先生及李子榮先生此時離席。)

楊祥利先生動議要求改善鞍泰區交通服務

(文件 TT 77/2011)

56. 楊祥利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強烈要求運輸及房屋局檢討鞍泰區的公共交通服務，從速作出改善，並考慮下述改善方案：

1. 為本區開辦全日過海巴士服務；
2. 開辦區內線來往寧泰路、新港城及欣安邨；
3. 於繁忙時間在寧泰路開出特別快線班次前往主要區域；
4. 提供跨巴士公司轉乘優惠；
5. 加密巴士及鐵路服務的班次；以及
6. 在馬鐵大水坑站及恆安站增設新的出入口。”

楊文銳先生和議。

57. 委員以 24 票贊成一致通過上述動議。

提問

鄭楚光先生就開辦港鐵沙田站至亞公角山路巴士線的要求作出提問

(文件 TT 67/2011)

58. 鄭楚光先生認為運輸署就 67K 號小巴線進行的調查欠全面。該署只在沙田市中心總站而沒有在亞公角山路一帶進行調查，調查結果未能有效反映現有服務能否配合亞公角山路一帶的需求。他對運輸署的回覆表示不滿，認為 67K 號小巴線未能應付需求，加上亞公角山路有五家服務機構，很多行動不便的人士難以預約復康巴士服務，希望該署認真考慮他的建議，開辦往返港鐵沙田站至亞公角路的巴士線，必要時重組區內的巴士服務。

59. 黃冰芬女士支持鄭楚光先生的建議。她指 67A 號小巴線的班次稀疏，並且偶爾脫班，未能滿足碩門邨居民的需要。

60. 黃依凡女士表示運輸署曾於黃昏時段派員到 67K 號線位於亞公角山路的車站進行調查，結果發現傍晚五時至七時的載客率只有六成，乘客因客滿而無法上車的情況只錄得一次，留後的乘客能夠順利登上隨後駛至的另一班車，而班次比服務詳情表所要求的班次更頻密。運輸署會繼續監察該小巴線的服務水平，有需要時與營辦商跟進，商討改善服務質素的可行性，亦會繼續密切留意亞公角山路的公共交通需求。

黃嘉錫先生就九巴巴士站上蓋作出的提問

(文件 TT 69/2011)

61. 主席歡迎九巴策劃及發展部主任李述恒先生出席會議。

62. 黃嘉錫先生續問的事宜及意見綜合如下：

(a) 沙田區現時仍有一百多個巴士站未有上蓋，他認為九巴未能為上述巴士站興建上蓋的理由並不充分；

(b) 九巴回覆指，現有的 68 個鐵通上蓋的物料對人體絕對無害，他詢問九巴有沒有研究數據可資證明；

(c) 九巴何時為未有上蓋的巴士站興建上蓋；以及

(d) 沙田區現時有 129 個巴士站使用環保上蓋，但有居民反映，在環保上蓋下候車令人倍感灼熱，他詢問九巴和運輸署曾否量度環保上蓋下的溫度。

(衛慶祥先生此時離席。)

63. 鄧永昌先生認為新式巴士站上蓋的隔熱效果比舊式上蓋遜色，他詢問九巴曾否測試新舊兩款上蓋的隔熱效果。香港的夏天既炎熱又潮濕，他希望九巴改善巴士站設施，讓乘客在舒適的環境下候車。他建議九巴設計有特色的環保巴士站上蓋，

例如加設太陽能板或灑水系統，又或把積聚在巴士站上蓋的雨水引導到去水渠，以免影響市容。

64. 韋國洪先生促請運輸署對九巴的巴士站上蓋作出監管。他認為鋁質巴士站上蓋既能遮蔭又易於維修，而玻璃上蓋的遮蔭效果最差。他詢問九巴新建的巴士站上蓋會採用哪類物料。

65. 潘國山先生促請運輸署規定巴士公司統一巴士站的設計，例如巴士站上蓋必須能夠遮光擋雨，而候車處必須提供可供乘客倚靠的設施。他曾向九巴提出關於巴士站上蓋的建議，但九巴表示因資源關係不作考慮，他對九巴的回覆感到不滿。很多居民表示在玻璃上蓋下候車感到很灼熱，不明白九巴為何只能為“個別有需要”的環保上蓋頂部塗上新物料來減低自然光線的強度和熱力。

66. 九巴襄理(車務)羅秩球先生回應說，九巴根據途經路線數目及候車乘客的多寡，向運輸署申請加建上蓋，對於沒有上蓋的巴士站，九巴會盡量克服環境上的限制，興建新款的上蓋，即環保上蓋。現有的巴士站上蓋分兩類，包括頂部為水泥纖維板或高級塑料的鐵通上蓋，以及環保上蓋。自二零零三年起，新建的環保巴士站上蓋的頂部都塗上新物料，以減低自然光線的強度及熱力。如委員對個別環保上蓋有進一步查詢，可與九巴聯絡，他亦會向公司轉達委員提出的建議。

67. 黃依凡女士解釋，巴士公司興建巴士上蓋前，必須向運輸署提出申請。由於每個巴士站的環境各有不同，運輸署會考慮加建上蓋對行人流量和其他道路使用者可能帶來的影響，並徵詢有關政府部門的意見。

蕭顯航先生就港鐵火炭站行人樓梯安全作出的提問

(文件 TT 68/2011)

68. 主席歡迎屋宇署高級結構工程師/C4 關劍青先生出席會議。

69. 蕭顯航先生對港鐵沒有就其提問派代表出席會議表示失望。他續問的事宜及意見綜合如下：

(a) 港鐵火炭站 C 及 D 出口只有樓梯而沒有扶手電梯，早上繁忙時段的人流高達二千多人，早前相繼有居民在樓梯上跌倒，需要休息兩個多月至半年。他於本年五月的發展及房屋委員會會議上要求港鐵作出改善。雖然港鐵火炭站的樓梯符合標準，但正如機電工程署所述，港鐵應在有需要時作出檢討，以保障站內乘客的安全；以及

(b) 他要求港鐵於會後提供文件中第 b 項提問所要求的數據。

70. 龐愛蘭女士表示據她觀察，港鐵火炭站 C 出口每天早上的人流約有二至三千人次。她認為行人的安全最為重要，政府必須敦促港鐵擴建火炭站及增加該站的出口數目，以配合火炭區的人口增長。

71. 關劍青先生表示人流管理是港鐵的職責，意外的成因則視乎意外性質由相關部門參與研究。現行的標準已沿用多年，若加以修改，會對很多現有樓宇造成影響，必須詳細研究。

72. 香港警務處沙田警區交通隊主管葉少偉先生表示，香港警務處可提供乘客在港鐵火炭站內受傷而有召喚救護車的數據，但若乘客沒有報案，就只有港鐵才可提供相關的數據。

73. 主席請警方及港鐵於會後提供數據予蕭顯航先生。

警方
港鐵

楊文銳先生就單車意外作出的提問
(文件 TT 76/2011)

74. 主席歡迎康樂及文化事務署(康文署)沙田區康樂事務經理李就勝先生出席會議。他請委員參考運輸署提供的補充資料。

75. 楊文銳先生續問的事宜及意見綜合如下：

- (a) 他讚揚政府努力減低沙田區的單車意外率；
- (b) 政府過去把單車視為文娛康樂設施，隨着時代變遷，運輸署會否就單車的發展作長遠規劃，把單車推廣為環保運輸工具；以及
- (c) 建議運輸署重新考慮在沙田區推行自助單車租借系統試驗計劃，以及在白石陸岬興建單車安全城，既可為單車運動員提供配套設施，亦有助推動單車安全教育。

(梁志偉先生此時離席。)

76. 葛珮帆博士詢問的事宜及意見綜合如下：

- (a) 雖然沙田區的單車意外數字並沒有上升，但有不少單車意外導致嚴重傷亡，近日沙田區便發生一宗致命單車意外。她詢問運輸署有否對整個沙田區的單車徑設施作全面檢討及定出完善現有設施的時間表，另外又詢問曾經發生意外的耀安邨單車隧道的改善工程何時完成；
- (b) 運輸署興建“超級單車城”的進展如何，有否充分考慮配套安排，避免意外發生；以及
- (c) 當局有何新方法宣傳單車安全，以提高市民的單車安全意識。

77. 蕭顯航先生指出，興建“超級單車城”後，單車意外有增無減，情況令人擔心。他認為現有的單車徑並不完善，不適合初學者使用，以沙田至大埔的單車徑為例，沿途有很多不同的陷阱，他促請運輸署清除所有陷阱，保障騎單車人士的安全。他建議強制騎單車人士佩戴頭盔。

78. 主席認為康文署有責任在沙田區盡快興建大型的單車訓練場地，方便市民練習騎單車，減少意外發生。

79. 李就勝先生的回應綜合如下：

- (a) 康文署一向致力推廣“普及體育”，透過各分區康樂事務辦事處舉辦多元化的康體活動供市民參加。推廣單車運動方面，康文署於二零一一／一二年度計劃在個別分區舉辦約 20 項單車同樂活動，供約 1 100 名市民參加。該署亦資助香港單車聯會舉辦約 260 項單車活動，包括訓練班、同樂活動和比賽等，預計參加人數約為 11 400 人，除可提高市民對單車運動的興趣，亦有助市民增強單車安全意識和建立正確的駕駛態度；
- (b) 除了香港體育學院在白石陸岬設有一個鑊型單車場，供專業單車訓練用途外，康文署亦現正在將軍澳第 45 區興建一條符合國際比賽標準，長 250 米的室內單車賽道連配套設施，預計可於二零一三年四月竣工，屆時該單車場可用作頂級單車訓練和國際賽事的場地，藉以進一步推動本港單車運動的發展；
- (c) 現時康文署轄下有四個交通安全城設施，分別為東區百福道交通安全城、屯門區湖山遊樂場、觀塘區秀茂坪交通安全城和沙田區沙田交通安全公園。沙田小瀝源路遊樂場內設有歷奇單車場及兒童單車場，供業餘單車愛好者作練習或舉辦單車活動之用，康文署每年都在歷奇單車場舉辦沙田區單車嘉年華，活動深受市民歡迎，去年更吸引約 1 500 人參加；另外康文署與道路安全議會和香港單車聯會等均會定期在小瀝源路遊樂場歷奇單車場舉辦單車安全訓練及活動，供不同年齡單車愛好者參加；
- (d) 康文署會繼續密切留意沙田區(包括馬鞍山)的發展，因應區內人口的增長、對文康設施的需求、現有文康設施的供

應及使用率、以及參考《香港規劃標準與準則》等主要因素，為沙田區及馬鞍山區居民進一步提供適切的文康設施。目前，康文署暫沒有在白石陸岬增設專業單車訓練場地及單車安全城的發展時間表，但會繼續就多項文康設施工程的先後緩急次序諮詢區議會，並因應區議會的意見，為優先項目展開籌劃工作；以及

- (e) 由於騎單車人士毋須考牌，他呼籲初學者參加單車訓練班或在單車訓練場地練習，以減少意外發生。

80. 運輸署工程師/馬鞍山何名開先生的回應綜合如下：

- (a) 本港現有的大型單車徑於一九七零至八零年代建成，分布於新界各區。隨着單車徑的使用率上升，市民對單車徑的需求相應提高，運輸署亦不斷完善單車徑，於二零零九年制定新的單車徑設計指引，藉以提高單車徑的安全性，並按照新的指引，逐步進行改善工程，包括計劃於五年內把沙田區單車徑五百多個過路處的鐵柱更換為膠柱，以及在落斜及彎位前設置更清晰的指示標誌和道路標記。該署在過去一年發出超過一百張單車徑改善工程施工令；以及
- (b) 運輸署已委聘顧問進行研究，檢討全港九個新市鎮的單車徑網絡，就現時單車徑網絡不足之處提出改善措施，以及建議改善工程的實施時間表。顧問亦會探討現時新市鎮各單車徑網絡的聯通情況，以期把分散的路段連接，令騎單車者更為安全。

(黃嘉錫先生此時離席。)

81. 葉少偉先生的回應綜合如下：

- (a) 警方於二零一零年進行過 319 次單車安全教育及作出了 200 多次檢控。警方亦特別於假日派員到單車徑派發傳單，全年共派發超過 12 000 張；

(b) 沙田警區在本年八月之前在沙田區單車徑 35 個位置豎立 89 個指示標誌和警告牌；以及

(c) 民眾安全服務隊和醫療輔助隊最近在假日到單車徑當值，為發生輕微意外的騎單車人士提供服務。

82. 葛珮帆博士希望運輸署加快把單車徑的鐵柱更換為膠柱，以減少意外發生。

83. 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申請。委員會通過提出臨時動議的申請。

84. 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運輸署盡快改善單車徑安全設備，加強對單車使用者的安全意識教育，從速興建單車安全城，防止意外發生，以保障市民安全。”

羅光強先生和議。

85. 韋國洪先生支持在沙田區興建單車安全城，但由於很多意外都是單車初學者技術不純熟所致，他認為興建單車安全城對減少單車意外未必有幫助。他建議實施單車發牌制度，以減少意外發生。

86. 容溟舟先生同意有必要改善單車徑的安全設備，但由於很多騎單車人士都因為缺乏安全裝備而發生意外，他認為應該教育騎單車人士佩戴頭盔。

87. 龐愛蘭女士建議效法西太平洋區的國家，制定單車發牌制度，以減低單車意外率。

88. 鄭楚光先生認為興建單車安全城對減少單車意外沒有多大幫助，建議刪去“從速興建單車安全城”。

89. 主席認為應保留“從速興建單車安全城”，因為很多騎單車人士的技術不夠純熟，應該為他們提供練習場地。

90. 潘國山先生建議在動議內要求運輸署盡快完善單車徑網絡，令市民減少在馬路上騎單車。

91. 羅光強先生同意刪去“從速興建單車安全城”，但不同意在動議內要求設立單車發牌制度，因為很多家長在假日與年幼子女一起騎單車，若制定單車發牌制度，相信很多市民會反對。

92. 姚嘉俊先生認為楊文銳先生提出動議的原意是希望加強教育和減少單車意外，由於沙田區已設有交通安全城，他建議刪去“從速興建單車安全城”。

93. 楊文銳先生參考委員的意見後，修訂其臨時動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署盡快改善單車徑安全設備及完善單車徑網絡，加強對單車使用者的安全意識教育，防止意外發生，以保障市民安全。”

羅光強先生和議。

94. 委員以 27 票贊成一致通過上述臨時動議。

(陳國添先生、陳敏娟女士、張子賢先生、蔣德明先生、林康華先生、羅光強先生、唐學良先生、黃嘉榮先生、黃冰芬女士及余倩雯女士此時離席。)

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 70/2011)

95. 姚嘉俊先生表示很多居民向他反映，83S 號巴士線由雙層巴士轉為低地台單層巴士後服務較前遜色，而且經常脫班，希望巴士公司加以改善。

96. 容溟舟先生表示雖然 89D 號巴士線於早上增加一部車後，服務質素有所改善，但黃昏時段仍有乘客留後的情況，他要求運輸署和巴士公司盡快研究調撥額外資源改善服務。另外，他很遲才收到有關 801、803、804 及 805S 號小巴線加價諮詢文件，希望日後可改善有關安排。

97. 鄭楚光先生指出，83K 號巴士線的車輛數目和班次嚴重不足，巴士公司於繁忙時段把該線車輛抽調至 49X 線；281A 號線傍晚繁忙時段在郵局站有乘客留後的情況；82X 號線只有六部巴士，以致巴士司機無暇上洗手間。他促請巴士公司改善服務，並要求運輸署作出監察。

98. 黃依凡女士表示會跟進個別巴士線的服務。另外，運輸署會調查 89D 號巴士線於八月上旬增加一部巴士後服務質素有否提高，並會與民政處討論和檢討專線小巴加價申請的諮詢程序，以便加以完善。

工作小組報告

(文件 TT 71/2011)

(蕭顯航先生此時離席。)

99. 鄭楚光先生表示道路交通安全工作小組(工作小組)負責跟進去年五月十七日大涌橋路和沙田圍路交界的小巴與的士

相撞事故。他報告說，有關政府部門已於大涌橋路安裝衝紅燈攝影機，法庭亦已就案件作出判決。由於肇事小巴司機拒絕出庭作證，基於疑點利益歸於被告，肇事的士司機無罪釋放。有關取消左轉箭咀燈(俗稱“預仔燈”)的建議，運輸署表示沒有證據顯示該宗交通事故與司機看錯“預仔燈”有關，不過，大涌橋路近年發生過不少交通意外，例如上月在火炭路和大涌橋路交界有小巴與私家車相撞，導致多人受傷，司機表示是看錯交通燈所致。運輸署同意道路安全比交通流量重要，工作小組希望運輸署改善該路口的交通燈設計，並盡快與工作小組到現場實地視察。

100. 龐愛蘭女士促請運輸署盡快就御龍山外的交通黑點作出跟進。

101. 運輸署工程師/沙田二趙鏡波先生表示該署稍後會與工作小組到現場實地視察。他說大涌橋路的交通燈設計沒有問題，不過運輸署對任何改善方案持開放態度。

102. 主席請運輸署跟進上述委員提出的事宜。委員會備悉道路

運輸署

資料文件

開支科 7 的財政狀況及活動進度

(文件 TT 72/2011)

路政署工程進度報告

(文件 TT 73/2011)

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 74/2011)

沙田市中心交通違例檢控數字

(文件 TT 75/2011)

103. 委員會備悉上述四份資料文件。

下次會議日期

104. 主席表示是次會議是本屆委員會最後一次會議，他感謝各委員及各政府部門和機構的代表在過去四年給予的支持和協助，希望新一屆委員會繼續為區內居民服務。

105. 會議於下午六時結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一一年十二月