



二零一一年七月五日  
資料文件

文件 TT 48/2011

沙田區議會  
交通及運輸委員會

政府部門／有關機構就上次會議所議事項的回覆

**1. 有關沙田至中環綫（沙中綫）的最新進展（會議記錄第 15 及 17 段）：**

(a) 路政署的回覆

政府與香港鐵路有限公司(港鐵公司)已在沙田區議會交通及運輸委員會關注興建沙中綫及顯徑站工作小組二零一一年四月二十八日會議上，匯報沙中綫沙田段進度及擬徵用工地的最新進展事宜，包括建議擱置徵用刊憲方案內多幅土地設置臨時支援工地，並建議四幅區內政府空置土地取代。

政府和港鐵公司現時仍就沙中綫項目在沙田區內的臨時支援工地選址，繼續與地區人士和居民保持密切溝通和聯繫，並會適時向區議會匯報進展。

(b) 沙田地政處的回覆

沙田地政處已於五月十二日致函回覆莫錦貴先生。

**2. 路政署就石門交匯處橋墩移位及沉降情況的跟進報告（會議記錄第 17 段）：**

見附件一。

**3. 運輸署就要求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動議的回覆(會議記錄第35段):**

沙田威爾斯醫院位處近馬鞍山鐵路第一城站，步程少於五分鐘，市民可選擇乘坐鐵路前往大埔或北區，再轉乘接駁巴士或小巴前往大埔那打素醫院、大埔醫院或北區醫院。此外，市民亦可在沙田威爾斯醫院外的巴士站乘坐九巴 73A(愉翠苑－彩園)前往大埔或上水。

由於已有公共運輸服務提供，為善用資源，本署暫時未能支持開辦新的巴士或專線小巴服務。

**4. 運輸署就要求開辦馬鞍山過境巴士服務動議的回覆(會議記錄第37段):**

過境巴士服務是根據香港和內地當局共同管理的配額制度運作的，以確保口岸能有效運作及過境交通暢順。來往內地及香港的長途過境巴士在香港範圍內的路線安排，主要由營辦商考慮乘客的需求後，提出路線及上落客點的建議，並交予運輸署考慮及審批。

現時馬鞍山已有來往內地的長途過境巴士服務。此外，馬鞍山居民亦可前往大學站或大圍站，方便地使用東鐵綫經羅湖口岸或落馬洲支線口岸往返深圳。

就沙田區議會交通及運輸委員會建議於馬鞍山開設更多的過境巴士服務，我們已向過境巴士營辦商反映，並鼓勵他們申請加強現有服務或開辦新的過境巴士服務。

**5. 港鐵公司就有關火炭站安全及應變問題的回覆(會議記錄第40段):**

正如我們提交至本年五月九日沙田區議會交通及運輸委員會的回覆所述，現時鐵路系統的車站月台設計安全，港鐵亦已加設不同的安全設施及採取多項措施，

確保乘客在月台候車時的安全，包括：在列車與月台之間空隙較闊的地方，加裝膠條以縮窄空隙闊度，並在月台下及月台邊裝設照明燈光，提示乘客注意月台空隙；在月台邊緣鋪設黃色凸條，提示乘客已靠近月台的邊緣，勿站越黃線；列車車門關閉前發出提示聲響，提醒乘客切勿衝門；在月台及車廂內以廣東話、普通話及英語廣播，提醒乘客留意月台空隙；在月台上亦裝有閉路電視監察系統，以監察和管理月台情況等。

港鐵是一個每日載客量超過 400 萬人次的鐵路系統，為提高乘客的安全意識，公司不時舉辦宣傳及教育活動，又不時推出新的措施，加強乘客乘搭港鐵時的安全意識，希望乘客維持良好秩序。例如於二零一零年七月開始，在部分繁忙的港鐵轉車站，月台助理在列車車門即將關上時，會舉起「停」字牌及按動電哨子，勸喻乘客切勿在列車車門正在關上時進出列車。這項措施將會陸續推展至其他港鐵系統的車站，希望能更有效提醒乘客切勿衝門。

至於東鐵綫安裝自動月台閘門的情況，港鐵公司已進行技術研究，尋求可行的解決方案。研究顯示，在東鐵綫加裝自動月台閘門存在相當大的困難及挑戰，包括月台空隙較闊所引致的安全風險、現有訊號系統的限制、現有列車的限製、及月台結構的限製。

根據公司的技術研究，在東鐵綫車站加裝自動月台閘門，需要從乘客安全、列車運作的可靠性、以及維持現有服務水平等角度作出考慮。綜合各種因素，公司認為沙中綫計劃是一個契機，因為沙中綫計劃之中，會有新的訊號系統、新列車，而東鐵綫月台亦會進行改建，可解決在東鐵綫加裝月台閘門多項技術問題。於時間上，加裝月台閘門無論獨立進行，又或者在個別車站先進行，又或與沙中綫計劃同步進行，所需要的時間相若。即在東鐵綫加裝月台閘門的計劃落實後，首度閘門可於八年半開始投入服務，公司會朝著這個方向進行。

**6. 運輸署就有關未來數年行經大埔公路(沙田段)往南行的車流估計及大埔公路往沙田鄉事會路支路前交通燈號循環時間的回覆(會議記錄第 45 段)：**

至二零一六年，早上繁忙時間經該段大埔公路(沙田段)往南行的車流估計約為每小時 5000 架次，而現時在大埔公路往沙田鄉事會路的支路前的交通燈號於早上繁忙時段的循環時間設定為 120 秒。

**7. 運輸署就有關大埔公路／城門隧道公路／青沙公路匯合處（往大埔方向）改善工程相關車流數據的回覆(會議記錄第 48 段)：**

現時下午繁忙時段自青沙公路及城門隧道公路北行駛往大埔公路(沙田段)的車流分別為每小時約 2100 架次及每小時約 1700 架次。

沙田區議會秘書處  
STDC 13/65/45

二零一一年六月

## 石門交匯處跟進報告

### 一. 簡介

(甲) 於二零一一年三月八日舉行之交通及運輸委員會中，路政署回覆了委員就討論文件 TT24/2011 有關石門交匯處橋墩移位事宜的提問。總括而言，路政署每六個月為天橋結構進行檢查，並記錄天橋結構狀況。如發現天橋結構出現損毀，路政署會即時安排合適的維修，以保持天橋結構狀況良好，供市民安全使用。就路政署的巡查所見，石門交匯處的天橋結構並沒有不尋常移位情況。就此，路政署於五月提交“石門交匯處跟進報告”匯報跟進情況。

(乙) 於二零一一年五月九日舉行之交通及運輸委員會中，委員會要求路政署聯絡黃冰芬女士了解其對“石門交匯處跟進報告”之關注事項。就此，路政署於二零一一年六月一日與楊祥利議員及黃冰芬女士實地考察及了解其關注事項。路政署現提交此跟進報告匯報測量數據及每六個月定期結構檢查之細節，以解居民憂慮。

### 二. 石門交匯處之跟進情況

(甲) 路政署於三月中完成設置測量設備及開始進行監測石門交匯處天橋結構及附近地面之移動和沉降。根據以下測量數據顯示，天橋並無任何沉降，而橋面伸縮縫位置約數毫米的移動，亦處於正常範圍。至於附近地面的單車徑、行人路及休憩地方，亦未見有沉降的現象。

<u>監測日期</u>	<u>*沉降監測點之平均讀數</u>
二零一一年三月十六日 (初始監測)	基數為零
二零一一年三月三十日	少於一毫米
二零一一年四月十三日	少於一毫米
二零一一年四月二十七日	少於一毫米
二零一一年五月六日	約一毫米
二零一一年五月二十三日	少於一毫米

備註 \*沉降監測點總數為十九個

(乙) 另外，按路政署守則，路政署每六個月為天橋結構進行檢查。根據現行工程時間表，石門交匯處天橋結構檢查於每年約四月及十月進行。檢查項目約十多項，其中包括地基、橋墩、橋台、橋面、接縫、承座等等。路政署按檢查結果並依維修項目之重要性及緩急進行維修工作。

### 三. 總結

路政署已安排合適的檢查及維修，以保持石門交匯處天橋結構狀況良好。路政署將繼續進行定期結構檢查及監測結構之移動，以確保結構安

路政署

二零一一年六月