

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一四年度第六次會議記錄

會議日期：二零一四年十一月四日(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

<u>出席者</u>	<u>職銜</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
姚嘉俊先生(主席)	區議會議員	下午二時三十分	下午六時四十八分
余倩雯女士(副主席)	”	下午二時三十分	下午六時四十八分
何厚祥先生,BBS,MH	區議會主席	下午二時三十分	下午六時四十八分
彭長緯先生,BBS,JP	區議會副主席	下午二時三十分	下午六時十八分
陳國添先生,BBS,MH	區議會議員	下午二時三十分	下午四時零五分
鄭楚光先生,MH	”	下午二時三十分	下午六時四十二分
鄭則文先生	”	下午二時四十五分	下午五時五十七分
程張迎先生,MH	”	下午二時三十九分	下午六時四十八分
招文亮先生	”	下午二時三十分	下午六時三十五分
莊耀勤先生	”	下午二時三十分	下午五時二十分
何國華先生	”	下午二時三十分	下午四時四十分
林松茵女士	”	下午二時三十分	下午四時四十分
劉偉倫先生	”	下午二時四十九分	下午六時四十八分
李子榮先生	”	下午六時十分	下午六時四十八分
李錦明先生,MH	”	下午二時三十分	下午六時十三分
梁志偉先生	”	下午二時三十一分	下午五時十四分
梁家輝先生	”	下午二時三十分	下午四時四十分
麥潤培先生	”	下午二時四十八分	下午四時三十二分
吳錦雄先生	”	下午二時三十八分	下午四時五十分
龐愛蘭女士,JP	”	下午三時二十七分	下午六時四十八分
潘國山先生	”	下午二時三十分	下午四時零八分
蕭顯航先生	”	下午三時五十分	下午六時四十八分
鄧永昌先生	”	下午二時三十分	下午六時四十八分
湯寶珍女士,MH	”	下午二時三十分	下午六時三十七分

<u>出席者</u>	<u>職 銜</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
董健莉女士	區議會議員	下午二時三十分	下午六時三十五分
衛慶祥先生	”	下午二時三十分	下午五時五十六分
黃澤標先生, MH	”	下午三時零五分	下午四時十三分
黃宇翰先生	”	下午二時三十分	下午六時四十八分
丘文俊先生	”	下午二時三十分	下午五時五十四分
楊文銳先生	”	下午二時三十分	下午六時四十八分
楊倩紅女士, MH	”	下午二時三十分	下午六時四十分
容溟舟先生	”	下午二時三十分	下午六時四十八分
李志麒先生, MH	增選委員	下午二時三十分	下午六時四十八分
梁家瑋先生	”	下午二時三十分	下午六時四十八分
李慧嫻女士	”	下午二時三十分	下午六時四十八分
唐學良先生	”	下午二時三十分	下午五時五十八分
陳卓俐女士(秘書)	沙田民政事務處行政主任(區議會)4		

<u>列席者</u>	<u>職 銜</u>
黃添培先生	沙田民政事務助理專員
廖靜文女士	運輸署高級運輸主任/沙田
邱功遠先生	運輸署高級運輸主任/馬鞍山
何勁松先生	運輸署高級工程師/沙田
唐 翔先生	運輸署工程師/沙田一
趙鏡波先生	運輸署工程師/沙田二
曾廣福先生	運輸署工程師/馬鞍山
郭家駿先生	路政署新界區區域工程師/沙田(1)
冼國光先生	沙田地政處行政助理/地政
鄭惠端女士	房屋署副房屋事務經理(隆亨)(2)
靳文貴先生	香港警務處沙田警區交通隊主管
席嘉敏女士	香港警務處沙田警區行動主任
區子華女士	沙田民政事務處署理高級行政主任(區議會)
李述恒先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級主任(策劃及發展)
張立基先生	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務經理
洪安琪女士	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
盧俊豪先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
鍾佩怡女士	新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司 高級公眾事務主任

應邀出席者

陳艷紅女士	運輸署高級工程師/優先鐵路發展 3
黃永興先生	運輸署工程師/優先鐵路發展 7
關偉昌先生	路政署高級工程師 1/暢道通行
柯雋銘先生	路政署工程師 5/暢道通行
李天生先生	土木工程拓展署總工程師/新界東 2
佘天翔先生	土木工程拓展署高級工程師/4(新界東)
翟學良先生	土木工程拓展署工程師/12(新界東)
鄭炳章先生	艾奕康有限公司香港區交通運輸執行董事
王燃照先生	艾奕康有限公司香港區交通運輸助理董事
張子獻先生	艾奕康有限公司香港區環境助理董事
張文珊女士	艾奕康有限公司香港區交通運輸項目工程師
張建強先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司技術總監
楊浩雲先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司項目經理
楊仲其先生	阿特金斯顧問有限公司高級副董事
李淑芬女士	阿特金斯顧問有限公司交通工程師

未克出席者

陳敏娟女士	區議會議員	(已請假)
陳諾恒先生	”	”
羅光強先生	”	”
李世榮先生	”	”
莫錦貴先生, BBS	”	”
黃嘉榮先生	”	”
鄭捷杉先生	增選委員	”
洪偉強先生	”	”
羅文生先生	”	”

負責人

主席告知與會者，有旁聽會議的市民在現場攝影、錄影及錄音。

委員請假事宜

2. 主席表示秘書處收到下述委員的書面請假申請：

陳敏娟女士 工作原因

羅光強先生	”
鄭捷杉先生	”
洪偉強先生	”
羅文生先生	”
李世榮先生	”
莫錦貴先生	”
陳諾恒先生	身體不適
黃嘉榮先生	”

交通及運輸委員會(交運會)通過上述委員的請假申請。

通過二零一四年九月五日會議記錄

(會議記錄 TT 5/2014)

3. 委員一致通過上述會議記錄。

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 64/2014)

4. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 他對大老山隧道轉乘站“補差額”的安排表示不滿。現時乘客未能以最直接和便宜的方法於大老山隧道轉乘巴士前往目的地，舉例說，由沙田乘巴士到大老山隧道轉乘站轉乘 277X、277E 或 277P 號線往藍田，須繳付 14.8 元或 15.5 元車資，對乘客沒有吸引力。他發現某些行經大欖隧道轉乘站的巴士線可利用八達通卡回贈車資，故此認為優化大老山隧道轉乘計劃在技術上應該可行；
- (b) 他詢問為何沒有把 89P 號線納入大老山隧道巴士轉乘優惠計劃內；

- (c) 88X 及 287X 號線的“最高一小時內平均載客率”低於 85%，他詢問是否需要削減班次，如否，為何把標準定在 85%；
- (d) 他認為須為九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)的回覆設定時限；
- (e) 89C 號線特快班次的“最高一小時內平均載客率”雖已達加班標準，但仍沒有增加班次；以及
- (f) 他建議政府向交運會介紹有關延續九巴專營權事宜。

5. 彭長緯先生的意見綜合如下：

- (a) 有關 80M 與 81K 號線在相同路段收取相同車資的建議，包括 81K 號線的轉乘優惠，但九巴於本年九月實施此項建議時，未有安排 80M 號線乘客享有與 81K 號線相同的轉乘優惠。他已於本年九月二十五日的沙田區議會(區議會)會議上提出對上述安排的意見，惟至今仍未收到運輸署及九巴的回覆；
- (b) 根據“二零一四至二零一五年度沙田區巴士路線發展計劃”(“巴士路線發展計劃”)的修訂方案，九巴將會調整 80M 號線的班次及取消 280P 號線，以調撥資源營辦 280X 號線。委員對此項建議表示諒解，但發現九巴尚未開辦 280X 號線便縮減 80M 號線的部分班次。假如九巴所實施的“巴士路線發展計劃”與其對區議會許下的承諾大相逕庭，他相信委員及沙田區居民將會難以接受，希望運輸署及九巴履行向區議會許下的承諾；以及

- (c) 他對九巴代表的回覆深表不滿。九巴何志文先生於本年七月八日的交運會會議上，承諾於九月實施 80M 號線分段收費時，同步實施與 81K 號線相同的轉乘優惠。此外，九巴代表在主席追問前，並沒有主動回覆關於 80M 號線削減班次的問題。

6. 主席的意見綜合如下：

- (a) 大老山隧道轉乘計劃實施後，有些安排很妥善，有些則未盡完善，他希望運輸署及九巴根據委員的意見，就未如理想的安排作出改善；
- (b) 九巴未有妥善通知委員大老山隧道的轉乘安排；
- (c) 對於委員就“巴士路線發展計劃”提出的改善建議，九巴沒有提供足夠補充資料，委員難以給予支持；
- (d) 他請秘書處代交運會去信運輸及房屋局(運房局)，強烈要求九巴積極回應委員的意見並檢討其社區關係工作，以及邀請運房局向交運會簡介延續九巴專營權的事宜；以及
- (e) 他請運輸署及九巴按委員的要求，於下次區議會會議舉行前以書面回覆委員關注的事宜。

(會後註：運輸署及九巴已於二零一四年十一月十九日以書面回覆委員。另外，交運會致運房局的信件已於二零一四年十一月二十日寄出。)

7. 運輸署高級運輸主任(沙田)廖靜文女士的回應綜合如下：

- (a) 由於 88X 及 287X 號線本年八月才正式通車，運輸署將密切留意其客量變化及乘客的乘車習

慣，以便適時與巴士公司檢討有關的服務安排及在有需要時作出調節；以及

- (b) 運輸署會與九巴跟進 80M 及 81K 號線的轉乘優惠安排及 80M 號線的脫班情況。

8. 運輸署高級運輸主任(馬鞍山)邱功遠先生回應說，在審批行經大老山隧道轉乘站的巴士線時，留意到 89P 號線一向沒有在大老山隧道轉乘站設站，為免令乘客誤會，所以並沒有把 89P 號線納入新增的大老山隧道轉乘優惠計劃內。89P 號線原有於新界及九龍的轉乘優惠維持不變。

9. 九巴高級主任(策劃及發展)李述恒的回應綜合如下：

- (a) 委員認為某些巴士線的轉乘組合的總車費未如理想，九巴備悉委員的意見，並會考慮是否有需要再作調整；以及

- (b) 九巴會於會後跟進 80M 及 81K 號線轉乘優惠的細節。至於 80M 號線的新增分段收費，已於本年九月一日實施，九巴會盡快向委員匯報其他票務優惠。

10. 交運會備悉上述文件。

討論事項

大埔公路(沙田段)擴闊工程
(文件 TT 65/2014)

11. 主席歡迎土木工程拓展署(土拓署)總工程師/新界東 2 李天生先生、高級工程師/4(新界東) 佘天翔先生、工程師/12(新界東)翟學良先生、艾奕康有限公司香港區交通運輸執行董事鄭炳章先生、香港區交通運輸助理董事王燃照先生、香港區環境助理董事張子獻先生及香港區交通運輸

項目工程師張文珊女士出席會議。

12. 李天生先生及張文珊女士簡述文件及簡報的內容。

13. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

(a) 除古樹名木外，土拓署將如何處理工程範圍內的白千層；以及

(b) 在加設隔音屏障後，工地附近地方例如上、下禾輦村及景和樓的分貝指數將會下降多少。

14. 楊文銳先生的意見綜合如下：

(a) 他指土拓署及顧問公司有考慮如何完善是項計劃；以及

(b) 他促請土拓署積極考慮聯同運輸署盡早展開沙田區的整體交通規劃，以解決沙田區的交通問題。由於新界東的南行瓶頸位在沙田區，加上沙田區人口將會上升，大埔公路(沙田段)擴闊後所增加的承載量未必足以應付車輛流量的增幅，故此有必要盡早作出長遠規劃。

15. 李慧嫻女士詢問除古樹名木外，其他綠化樹木如何處理。土拓署有否考慮隔音屏障高度不一在觀感上對附近居民有何影響，以及會否產生不同的隔音效果。

16. 招文亮先生的意見綜合如下：

(a) 現時大埔公路(沙田段)非常擠塞，隨着新界東北及沙田多項大型住宅項目陸續落成，人口將會有增無減，加重大埔公路(沙田段)的壓力。他詢問工程何時完成，並建議先完成及開放南行路段；

- (b) 有沙田居民表示受噪音問題困擾，他詢問興建隔音屏障的工程可否分階段進行，先於接近民居的地方例如瀝源及禾輦邨一帶裝設隔音屏障，以紓減施工期間對居民的影響；以及
- (c) 除了擬安裝的兩部升降機外，交界處有否其他行人通道供市民使用。

17. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 建議方案中有關隔音屏障的部分並無提及連城廣場以南方向，他希望土拓署補充這方面的資料；
- (b) 隔音屏障原來的高度是按哪些標準而定，修改隔音屏障的高度會否帶來任何壞處；
- (c) 隔音屏障高度不一亦可能影響觀感。他詢問不同高度的隔音屏障在隔音效果上有何分別；
- (d) 近下禾輦村的行人天橋將會把隔音屏障分隔，他詢問該行人天橋可否加建上蓋，行人天橋兩側的隔音屏障又是否完全密封，以及可否統一該段隔音屏障的高度以改善外觀；
- (e) 砍伐樹木是否需要得到其他政府部門批准；以及
- (f) 若隔音屏障的高度是按照環境影響評估報告(環評報告)所述標準而定，為何現在可以把高度調低。

18. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 既然受是項工程影響的兩條行人天橋 NF40 及 NF66 的優化工程將涉及橋墩的改動，不如重建兩條天橋，盡量把計劃優化。他建議在該兩條天

橋的兩旁加裝升降機，以達到“人人暢道通行”的標準。若重建工程需佔用私家用地，政府可考慮收地。他建議土拓署及顧問公司考慮把行人天橋建於隔音屏障上，以解決隔音屏障不完整的問題；

- (b) 他建議土拓署考慮優化沙田鄉事會路交界處(交界處)的行人通道，讓行人只需橫過一組斑馬線便可下行往瀝源方向；
- (c) 土拓署及顧問公司有否考慮交界處若只有一組交通燈，會否令車輛的等候時間過長，導致車龍延伸至大埔公路或沙田鄉事會路；以及
- (d) 民和樓、厚和樓及景和樓等位置在加設隔音屏障後，噪音水平仍維持在 70 分貝以上，他質疑隔音屏障效用，希望土拓署就此提交更多補充資料。

19. 彭長緯先生的意見綜合如下：

- (a) 由沙田鄉事會路橋底下至大埔公路(沙田段)的行人線會否擴闊至三線行車；
- (b) 大埔公路(沙田段)近火炭路的位置仍為兩線行車，他擔心該位置將會成為大埔公路的瓶頸；
- (c) 穗禾苑方向的隔音屏障將會是半密封式，而近下禾輦村的隔音屏障則屬垂直式或懸臂式，他擔心噪音向上擴散，影響上、下禾輦村及穗禾苑的居民，希望土拓署及顧問公司就加設隔音屏障後的噪音評估補充資料；
- (d) 他向土拓署查詢環評報告內的分貝數據及大埔公路(沙田段)近火炭路的交通數據；

- (e) 上禾輦一帶加設隔音屏障後，噪音水平會否仍維持在 71 至 75 分貝。如噪音水平仍高於 70 分貝，半密封式隔音屏障的隔音效果是否足夠；以及
- (f) 他不明白為何把未盡完善的設計提交予交運會，在沒有數據可依的情況下討論未來沙田的交通情況及噪音問題。

20. 李天生先生的回應綜合如下：

- (a) 根據現有方案，可保存的樹木約有 240 棵，包括三棵古樹名木，需要移植的則有大約 40 棵，而將會砍伐的樹木共有 110 棵，土拓署會物色地方補種；
- (b) 土拓署及顧問公司是根據《環境影響評估條例》而設計紓減噪音的設施，他相信現時的建議方案可大大紓減上、下禾輦村以及禾輦和瀝源一帶的噪音。土拓署可於會後向相關委員補充詳細資料；
- (c) 紓緩整個沙田區的交通擠塞問題的計劃分短、中及長期進行。短期計劃為正在施工的蔚景園支路接駁至青沙公路項目，中期計劃為大埔公路(沙田段)擴闊工程，至於長期計劃，則有過往提及過的 T4 公路工程，由於 T4 公路的設計複雜，意見較紛紜，因此需要較多時間優化方案；
- (d) 土拓署希望盡快得到委員對是次方案的支持，以便向立法會申請撥款進行詳細設計。若前期工作順利，預計可於二零一七年年年初開始施工。為免施工期間交通受阻，是項工程將分階段進行，預計需時四年，最快於二零二一年完工；
- (e) 位於交界處的升降機不會阻礙行人步行至沙田政府合署；

- (f) 建議加設的隔音屏障的高度及設計是根據環評報告內的研究結果而決定；
- (g) 行人天橋 NF40 如加建上蓋，將無法承受所增加的重量，而且預計這條行人天橋仍可長期供市民使用，如整座重建會浪費資源。再者，重建行人天橋有很多限制，例如因牽涉私人用地，是次工程的施工時間將會延長，故此土拓署暫時對加建上蓋的建議有保留；
- (h) 有委員建議改動升降機的位置，認為會更加方便市民使用，雖然所建議的位置較接近古樹名木，但土拓署及顧問公司仍可於詳細設計時予以考慮；
- (i) 近偉華中心位置並不在是次工程範圍內，據土拓署了解，路政署正研究附近有哪些範圍需要加設隔音屏障和所需的隔音屏障數量，設計方面有結果後會適時提交予交運會；
- (j) 根據目前的評估結果，近火炭路的大埔公路(沙田段)的交通容量足以應付現時及將來的需要；
- (k) 土拓署須就砍伐樹木一事向地政總署和康樂及文化事務署提出申請；
- (l) 他表示可考慮加封行人天橋兩側，以紓減噪音對行人的影響；
- (m) 他於本年三月曾向交運會簡介加設隔音屏障後的噪音水平數據。舉例說，近祿泉樓附近安裝隔音屏障後，噪音水平將由 81 至 85 分貝降至 52 至 70 分貝；

- (n) 他表示需於二零一四年年底向立法會遞交撥款申請，土拓署可於會後補充相關數據，再研究關於行人天橋的建議，希望委員可於是次會議在原則上支持方案；
- (o) 由沙田鄉事會路位置至火炭路附近的大埔公路(沙田段)將會是三線行車；以及
- (p) 雖然某些位置在加設隔音屏障後，噪音水平未能降至 70 分貝以下，但仍符合《環境影響評估條例》所訂原則。

21. 艾奕康有限公司香港區交通運輸執行董事鄭炳章先生的回應綜合如下：

- (a) 土拓署及顧問公司是根據環評報告內的要求而設定隔音屏障的高度，部分路段的隔音屏障較高是因為須覆蓋架空標誌。架空標誌與路面需最少相距 5.1 米，再加上隔音屏障本身的高度，令部分隔音屏障高達 12 米；
- (b) 是次建議方案把原來梯級式的隔音屏障改為高度逐漸改變的隔音屏障，以期減少對景觀的影響並降低工程造价；
- (c) 建議加設的隔音屏障的外形設計以和諧為主，並以 T3 號道路的隔音屏障作為參考，希望外形較為協調和一致。土拓署及顧問公司亦會與路政署溝通，以配合附近路段將來的隔音屏障設計；
- (d) 由於現時位於行人天橋 NF40 附近的架空標誌高達 12 米，再無空間建造一條在高度上足以橫跨隔音屏障連架空標誌的行人天橋；

- (e) 他表示可以考慮加封行人天橋兩側；
- (f) 把大埔公路(沙田段)由三線改為兩線行車的位置的交通流量數據，土拓署可於會後向相關委員補充；以及
- (g) 上、下禾輦村加設隔音屏障後，噪音水平可降至 52 至 70 分貝。有關穗禾苑的噪音水平數據，他將於會後補充。

22. 余天翔先生的回應綜合如下：

- (a) 土拓署及顧問公司正積極考慮把架空標誌北移，並會繼續與運輸署溝通，研究可移動的距離。若此方案可行，行人天橋兩邊的隔音屏障高度便可與行人天橋一致，改善景觀之餘亦有助紓減噪音。現階段只屬初步設計，設計方案仍可不斷改進；以及
- (b) 重建行人天橋除涉及私人用地外，亦須面對另一困難，就是需橫跨鐵路，這將會嚴重影響施工時間。另外，在“人人暢道通行”計劃下，路政署將於行人天橋 NF40 的一端加裝升降機，在權衡利害後，希望保留原有天橋。土拓署與顧問公司進行詳細設計時，會盡力預留空間供日後重建行人天橋。

23. 主席的意見綜合如下：

- (a) 委員的意見紛紜，有關行人天橋 NF40 加建上蓋的建議，他希望土拓署予以考慮，於下次交運會會議上回應，同時提交有關噪音水平及交通流量的數據，再進行表決；

土拓署

(b) 他希望委員可在資料充足的情況下進行表決；以及

土拓署

(c) 他希望土拓署與路政署研究能否在“人人暢道通行”計劃下，就重建行人天橋 NF40 及 NF66 作出長遠規劃或於現階段加建上蓋，並於下次交運會會議回應。

“人人暢道通行”計劃 – 為沙田區一座行人天橋加建無障礙通道設施

(文件 TT 66/2014)

24. 主席歡迎路政署高級工程師 1/暢道通行關偉昌先生、工程師 5/暢道通行柯雋銘先生、萬利仕(亞洲)顧問有限公司技術總監張建強先生及項目經理楊浩雲先生出席會議。

25. 關偉昌先生及柯雋銘先生以投影片簡述文件內容。

26. 何厚祥先生的意見綜合如下：

(a) 政府當初推行“人人暢道通行”計劃時，社會和議會均表歡迎。他固然支持路政署加建升降機的建議，但委員曾建議在多個地方加建無障礙通道設施，他詢問在三個優先項目以外的多個地點中，行人天橋 NF89 為何獲優先推行。此外，他詢問此項目會否動用“人人暢道通行”計劃的資金及是否由路政署負責。他希望路政署簡介其他將會推行的項目，讓委員了解計劃的概況；

(b) 他詢問“原有計劃”的七個項目的資金是否來自二零一二年推出的“人人暢道通行”計劃，並希望知道“原有計劃”和“擴展計劃”所佔比例；以及

- (c) 他希望了解“原有計劃”其餘六個項目的推行次序、決定推行次序的準則及整個計劃的預計完工日期。

27. 彭長緯先生對所有改善計劃包括是項工程表示支持，但不明白為何如此規模的工程需時 30 個月才完成。

28. 丘文俊先生的意見綜合如下：

- (a) “人人暢道通行”計劃下的工程以什麼準則訂立先後次序；
- (b) 他對行人天橋 NF89 加建升降機表示支持，但希望政府積極考慮盡快於行人天橋 NF137 加建升降機。他認為行人天橋 NF137 的情況與行人天橋 NF89 相同，希望路政署交代推行工程的時間；以及
- (c) 為何沒有把行人天橋 NF137 納入優先項目內。

29. 梁志偉先生表示，交運會於二零一一年七月五日通過行人天橋 NF89 的可行性研究。他多謝路政署與顧問公司多年來不斷研究是項計劃。他曾與楊倩紅女士、業主立案法團等進行實地考察、問卷調查及地區諮詢，了解到該區人口老化，有需要加建升降機，希望得到委員的支持。

30. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 橫跨亞公角街及馬鞍山路的行人隧道在管理上劃分為兩條，編號分別為 NS287 及 NS286，前者獲加建升降機，後者雖同樣只有斜道卻不獲加建升降機，他詢問路政署加建升降機的準則是什麼及是否適用於行人隧道 NS286；

- (b) 據他了解，在“人人暢道通行”計劃下，當局會根據人流選擇推行的項目，但很多行人天橋均未能統計人流。若項目不依照準則推行會造成不公，他詢問為何行人天橋 NF89 這個項目可以不依照準則推行；以及
- (c) 為“人人暢道通行”計劃的項目訂立優先次序的準則能夠劃一是十分重要的。

31. 鄭楚光先生的意見綜合如下：

- (a) 他支持“人人暢道通行”計劃，亦贊成為行人天橋 NF89 加建升降機，詢問可否再把其他新建議納入“人人暢道通行”計劃；
- (b) 廣源邨有一條行人天橋只設有上行的扶手電梯和一組梯級，他希望可把其納入“人人暢道通行”計劃；以及
- (c) 假如房屋署或私人屋苑願意讓政府參與其行人天橋或隧道的升降機加建工程，路政署會否予以考慮。

32. 楊倩紅女士多謝委員當年支持這個項目，她同意區內很多地方需要加建升降機，例如由沙田圍站至沙角商場的行人天橋。行人天橋 NF89 每天有很多長者及小童使用，實在有需要加建升降機，她希望路政署及顧問公司與中華電力有限公司緊密合作，盡快解決電纜問題，縮短施工期。

33. 關偉昌先生的回應綜合如下：

- (a) 多年來，政府在技術上可行的情況下，為公共行人通道(即公共行人天橋、高架行人道及行人隧道)設置無障礙通道設施(即“原有計劃”)。“原有計劃”的目標是如現有公共行人通道未配備

標準的無障礙通道設施，而在約 100 米範圍內無適當的地面過路設施，政府便會在該處加建無障礙通道設施(即升降機或標準斜道)。沙田區的“原有計劃”項目共有七個，分別為路政署結構編號 NS28A、NS38、NF40、NF71、NF74、NS175 及 NF89；

- (b) 二零一二年八月，政府推出“人人暢道通行”新政策，旨在進一步改善現有公共行人通道的無障礙通道設施。市民對新政策反應熱烈，在二零一二年八月至十月期間提出在約 250 條公共行人通道設置升降機的建議(即“擴展計劃”)。政府在二零一三年上半年就落實這些建議的優次，諮詢 18 區區議會，並邀請每區區議會選出三個地點作優先推展。就沙田區而言，政府在新政策範疇內共收到了涉及 20 多個地點的建議。於二零一三年三月的交運會會議上，交運會甄選了行人天橋 NF73、NF316 及行人隧道 NS287 為沙田區的三個優先地點。同時，亦有市民建議在一些“原有計劃”下的公共行人通道，即使已設有標準斜道，亦加建升降機，當中包括在行人天橋 NF89 已設有斜道的 B 出口。該建議亦於二零一三年三月的交運會會議上，獲交運會支持納入“原有計劃”內一併推展，而不佔用三個優先地點的名額。路政署及土木工程拓署現正全力推展“原有計劃”下的項目和“擴展計劃”下的優先地點，在全港共約二百多個項目。當各區“擴展計劃”的優先地點順利推展後，視乎工程的進度、區議會的意見、建造業市場的承受能力、工務部門資源及公眾反應等，政府會研究其餘項目的推展時間表；

- (c) “人人暢道通行”計劃的範圍包括現有的公共行人通道(即公共行人天橋、高架行人道及行人隧道)，而不包括其他機構或部門(如房屋署)轄下

的行人通道；

- (d) 是項工程較為複雜，因此施工期較長，路政署會與顧問公司研究縮短施工期的可能性；
- (e) 政府已獲立法會財務委員會（下稱財委會）批准開立專用的整體撥款分目，以支付“人人暢道通行”計劃下的有關工程費用。署方會根據來年預計進行加裝工程的性質、規模及數量，每年向財委會申請一筆過撥款，以支付預期在下個財政年度內進行的有關工程項目的費用；
- (f) 於行人天橋 NF89 的 A 出口擬建的升降機屬“原有計劃”下的項目。而在 B 出口擬建的升降機，不會佔用“擴展計劃”三個優先地點名額，獲交運會支持納入“原有計劃”內一併推展。至於行人天橋 NF137 及行人隧道 NS286，則為“擴展計劃”下並沒有被交運會甄選為優先推展地點的餘下項目；以及
- (g) “原有計劃”的七項工程中，行人隧道 NS28A 及 NS38 的無障礙通道設施加建工程已完工，而行人天橋 NF40，NF71，NF74，NF89 及 NS175 現正處於設計階段。

34. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他認為路政署在選擇為哪些行人過路設施進行加建工程前，應先諮詢交運會；以及
- (b) 他請路政署於會後補充資料，分別列出“原有計劃”及“擴展計劃”的項目、各項目的推展時間表及訂立優先次序的準則。路政署

35. 委員一致通過上述文件。

新市鎮現有單車徑及單車停泊設施改善計劃及單車限制區
檢討-可行性研究

(文件 TT 67/2014)

36. 主席歡迎運輸署運輸署高級工程師/優先鐵路發展 3 陳艷紅女士、工程師/優先鐵路發展 7 黃永興先生、阿特金斯顧問有限公司高級副董事楊仲其先生及交通工程師李淑芬女士出席會議。

37. 陳艷紅女士及楊仲其先生簡述文件及簡報的內容。

38. 楊文銳先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問運輸署及顧問公司為何揀選所建議的位置作為短期方案的項目，並希望了解研究方法；以及
- (b) 他支持有關改善單車設施的小型工程，但認為就單車發展制定長遠政策更為重要，例如如何改善單車在香港的定位及可否把單車由休閒工具轉型為環保交通工具。他詢問署方會否考慮就單車發展的政策成立專責部門。

39. 梁家瑋先生的意見綜合如下：

- (a) 他對改善單車設施及單車徑的方案表示歡迎；
- (b) 他認為單車徑上要有足夠的路面標誌，為騎單車者指示方向；
- (c) 車公廟站附近的行人隧道的單車徑狹窄，再加設欄杆可能令單車轉彎的空間縮減，增加危險性。他建議加裝魚眼鏡讓騎單車者盡早留意到對面行車線的單車；以及

- (d) 他希望運輸署考慮就行人使用單車徑的罰則進行研究。

40. 招文亮先生的意見綜合如下：

- (a) 運輸署及顧問公司如何決定採取哪些短、中期改善措施；
- (b) 建議加建單車停泊設施的地點有部分並不在單車徑上，他建議運輸署盡快落實在恆信街至瑞泰路的一段路興建單車徑；
- (c) 為何運輸署的建議不包括改善分隔海福花園段單車徑與行人路之間的設施，以防止單車違例停泊，而加建單車停泊架；以及
- (d) 他建議交運會強烈要求運輸署盡快於恆泰路(恆信街至瑞泰路的一段路)增建單車徑，以接駁恆信街及瑞泰路的單車徑，從而完善區內單車徑網絡，方便市民使用，同時解決於行人路騎單車危害行人安全的問題。

41. 龐愛蘭女士的意見綜合如下：

- (a) 她認為騎單車有益身心，因此支持政府就改善單車徑及單車停泊設施進行研究；
- (b) 她認為單車設施發展的整體配套應包括處理單車違例停泊問題的措施；
- (c) 她建議政府就單車徑及單車停泊設施作長遠規劃時，參考外國的設計，例如台灣南臺科技大學的嵌入式“停車磚”，既能減少所佔用的空間，又可美化市容；

- (d) 火炭區居民希望在港鐵火炭站 A 出口對出位置加建單車停泊位；以及
- (e) 她支持政府進行是項可行性研究，但認為政府需同時考量處理違例停泊單車的整體安排，減少對道路使用者的滋擾。另外，她建議除短期及中期計劃外，長遠而言亦須研究其他既節省空間和時間，又可美化市容而且更安全的新設計，例如“停車磚”。

42. 李錦明先生認為於翠田街的一段路加建單車停泊架，會阻礙行人過路並可能帶來衛生問題。

43. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問短期計劃的建議地點以什麼準則揀選。此外，他認為將來興建單車徑時應避免再採用舊有的不良設計，這可能較改善舊有設施有效；
- (b) 運輸署會否制定措施處理騎單車者罔顧行人安全的問題。現時沙田部分地方例如沙田街市外、正街行人路、橫跨城門河的行人天橋等經常有單車行駛，對居民構成危險；以及
- (c) 對於在新城市廣場旁的公共運輸交匯處設置單車停泊設施的建議，他有所保留，認為在方便騎單車者的同時，需顧及對其他人造成的影響。

44. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 運輸署現時以建構道路的方式建構單車徑，但騎單車者並沒有受過道路使用守則方面的訓練；
- (b) 他認為所建議的改善方法未如理想，只是在沒有單車停泊設施的地方加建設施。以樂景街為例，

該處的行人路狹窄，可容納單車停泊設施的空間有限，附近並無單車徑，政府的方案在某程度上變相鼓勵居民於行人路騎單車；

- (c) 運輸署在設計單車徑、單車徑設施及單車停泊設施方面是否有劃一的標準；以及
- (d) 他認為現有的單車徑有未如理想之處，運輸署如何確保將來興建的單車徑設施會令單車徑符合標準。

45. 蕭顯航先生的意見綜合如下：

- (a) 是次方案主要建議在危險路段加設彈性塑膠護柱或軟墊，他認為這對減少單車意外的效用不大，建議政府立法限制騎單車者佩戴頭盔及加強教育，亦可於假日委派義工提醒騎單車者有哪些危險位置，以及在單車徑增加路面標誌提醒市民；
- (b) 他認為由香港文化博物館轉入隧道的一段單車徑非常危險，理應納入改善方案；
- (c) 他建議把城門河近香港體育學院的單車徑的彎位拉直，以減少意外的發生；
- (d) 他認為在香港科學園附近的兩條隧道過於陡斜，不適合騎單車，建議把單車徑移至海邊路段；
- (e) 單車徑的闊度是否有標準，假如現有的單車徑不符合標準，他建議修改至符合標準或暫停使用；以及
- (f) 他得悉單車徑闊度的標準為 3.5 米，並表示擔心若不符合標準的單車徑會導致意外，並會危害市

民安全。

46. 劉偉倫先生的意見綜合如下：

- (a) 明星海鮮舫對出的單車徑經常有意外發生，卻納入中期計劃而非短期計劃，他希望了解納入中期及短期計劃的準則，並質疑署方及顧問公司有否到當區了解其實際需要及可行性；
- (b) 部分騎單車者例如小童未必明白單車徑道路標誌的意思；
- (c) 在路面狹窄的單車徑加設分隔設施只會增加危險性；
- (d) 在現時居民不常用的地點加建單車停泊設施的效用不大，他建議運輸署與其他部門合作，開放更多方便居民的地點供停泊單車之用；
- (e) 他不了解是次研究報告的作用，並詢問運輸署及顧問公司如何獲得是次研究報告中的交通意外數據；以及
- (f) 他認為是次研究並沒有參考區議會之前就單車停泊設施進行的研究。

47. 程張迎先生指是次建議較為微觀，他本人及居民均期望有更宏觀的建議，以妥善處理單車的問題，例如如何有效地把人車分隔。

48. 鄭則文先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為彈性塑膠護柱能起一定作用，但騎單車者與行人爭路的情況仍難以避免，運輸署應着力處理這個問題；

- (b) 部分單車徑的急速轉彎位很危險，易生意外，例如於恆安其中一個路口進出公園時，騎單車者及行人不容易看到對方，並曾因此而發生意外，其後運輸署只於該處增加標記及彈性塑膠護柱，效用不大。他建議運輸署考慮禁止在該類危險位置騎單車；以及
- (c) 他認為運輸署在增加單車停泊位置時與其他部門溝通不足，導致該等位置的廢棄單車及垃圾增加。

49. 何厚祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他對是次研究報告感到失望，認為並無提出有效的改善措施去解決由本年三月至十一月提出的問題，而中期及長期計劃到了二零一六年才有結果，認為運輸署缺乏誠意；
- (b) 海福花園的行人隧道的單車徑與行人路之間有分隔欄，而該處的單車違例停泊問題嚴重，但運輸署的建議方案只是在附近加建斜放式單車停泊設施，並不能根治問題。他建議從重建分隔欄着手，以阻止單車於該處違例停泊；
- (c) 他認為是次研究報告未如理想的原因，在於運輸署不了解問題的根源，單車違例停泊不是因為停泊設施不足，而是停泊位置並非最方便；以及
- (d) 他希望運輸署於會後回覆能否解決海福花園單車違例停泊的問題。

(會後註：運輸署已於會後與有關委員跟進海福花園單車違例停泊的問題。)

50. 余倩雯女士的意見綜合如下：

- (a) 她讚賞運輸署及顧問公司努力進行研究，但研究報告中提出的建議未能針對沙田區的單車設施問題；
- (b) 她同意若於大埔公路沙田段旁的行人隧道口加設防滑物料，可減低轉彎位的危險性，但認為往香港專業教育學院(沙田)的路段更加有需要加設防滑物料。她建議運輸署及顧問公司徵詢區內人士的意見；
- (c) 與其不斷加建單車停泊設施，不如做好管理廢棄單車的工作，以騰空位置供單車停泊；以及
- (d) 所建議的單車停泊設施的設計不一，她建議參考不同地方的設計。

51. 主席的意見綜合如下：

- (a) 是次研究只是承接運輸署現時的工作，沒有更宏觀的建議方案，他認為未如理想。他詢問為何沒有參考外國的做法，以改善管理模式或修改法例處理單車違例停泊問題；
- (b) 運輸署需要積極關注單車安全問題，同時詳細考慮應否增加或減少單車停泊設施，方能達致最大成效。他希望運輸署與區議員、地區持份者及居民溝通，以了解實際需要；以及
- (c) 他建議運輸署着力研究長遠的單車管理問題，從根本作出改善。

52. 運輸署高級工程師/優先鐵路發展3陳艷紅女士的回應綜合如下：

- (a) 上一次顧問研究主要就新市鎮內現有單車設施的常見問題作全面的檢視和分析，並提出一系列初步改善措施，其中約有十項新的改善措施，會在“大埔先導計劃”內進行測試，目的是要在廣泛推展有關新改善措施前，測試其成效。而是次顧問研究主要承接上一次的研究，把建議的改善措施落實到九個新市鎮內的現有單車設施中。經綜合及分析有關資料後，顧問公司在九個新市鎮內現有的單車設施上檢視出約九百多個有待改善地點，並提出改善方案，各個改善方案亦分類為短期、中期及遠期計劃等優先次序實行，優先次序以改善安全為首要考慮，同時考慮議員及委員的意見、投訴記錄、工程的複雜程度與難度、施工期等因素而定出。顧問公司在會議上展示的只是短期改善方案，方案內建議的改善措施屬於比較簡單及易於實施，例如單車徑上的警示標誌或加設單車泊位等，都可於較短時間內實施的。至於一些牽涉地權或移植樹木、施工時間較長及施工程序複雜的改善方案，屬於中期或遠期的改善方案，並須要多一些時間研究，故未能在是次會議上展示；
- (b) 備悉委員關注各部門在處理單車違例停泊問題上如何作出協調，但問題涉及相關政策，須交由有關部門商討，故此不屬是次顧問研究的範圍；
- (c) 單車徑是有其設計標準，而以往興建單車徑時一般以衡量居民的實際需要為主要考慮，故此在早期發展的單車徑，有部份因地理環境而未能完全符合標準闊度，但在是次研究內，顧問公司會盡量按照有關設計標準提出改善方案。另外，對於騎單車者未能完全正確使用單車徑的問題，有關

部門及警方會繼續教導公眾人士在騎單車時要注意的事項，運輸署亦會在這方面提供協助；

- (d) 對於委員建議在港鐵火炭站 A 出口外增加單車停泊位置，顧問公司在研究內已作出跟進，並提出了改善方案；
- (e) 關於海福花園單車徑旁欄杆的單車違泊問題，顧問公司在改善方案內有提出改善措施，但有關改善措施在“大埔先導計劃”內的評估報告尚未完成審議，仍在收集有關部門的意見。至於委員就欄杆提出的意見，顧問公司會予以考慮，但同時須與路政署溝通以確定有關欄杆在設計上是安全的；
- (f) 把位於香港科學園的兩條行人隧道的單車徑移至海旁的建議，須要在長遠地方規劃內研究，運輸署現時會以其他改善措施提升該處單車徑的安全水平；
- (g) 有關建議城門河近香港體育學院的單車徑的彎位拉直會涉及土地問題，是屬於長遠的改善方案；以及
- (h) 顧問公司在研究內已就明星海鮮舫附近的單車徑的問題提出改善方案。

提問

龐愛蘭女士提問：火炭區通宵公共交通服務
(文件 TT 68/2014)

53. 龐愛蘭女士的意見綜合如下：

- (a) 她詢問所建議的通宵專線小巴 61S 及 501S 號線於

禾輦有沒有上落客點。大涌橋路應該是雙黃線，於該處上落客屬違法；

- (b) 她曾與專線小巴營辦商溝通，了解到可增加通宵專線小巴 61S 號線的班次而不延長往禾輦的車程，她希望可把這條路線的總站延至火炭；
- (c) 她希望知道專線小巴 501S 號線在禾輦的上落客位置；以及
- (d) 既然專線小巴營辦商同意增撥資源予 61S 號線而不用加價，為何運輸署不同意把該線延長至火炭，她認為這對火炭區居民不公，希望運輸署繼續跟進。

54. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 沙田區有部分地點在深夜確實沒有公共交通工具接載居民往返市區，例如欣安邨。他詢問可否改善專線小巴服務或開辦特別班次服務該地點的居民。政府在發展公共房屋時應留意交通配套；
- (b) 據他了解，專線小巴 61S 號線與 60K、62K、61M 等路線以同一客運營業證經營，理應使用同一車組，他詢問可否調撥資源安排 61S 號線於深夜服務火炭區居民；
- (c) 雖然現時火炭區對通宵公共交通服務的需求並非十分迫切，但該區日後將有五座公共屋邨及一座“居者有其屋計劃”屋苑落成，運輸署會否盡早安排通宵公共交通服務。水泉澳邨日後將面對同一問題，若專線小巴營辦商未能開辦路線，可否考慮由九巴提供服務；

- (d) 他指 61S 號線往返旺角與禾輦，終點站為禾輦商場旁的小巴士，而 501S 號線於禾輦一帶的上落客點為沙田運動場兩側；以及
- (e) 在現行政策下，深宵的公共運輸服務以在主要幹道提供為主，他詢問火炭路是否主幹道，如是，他要求運輸署解釋為何火炭沒有通宵公共交通服務。

55. 劉偉倫先生指現時很多通宵專線小巴於香港專業教育學院(沙田)對出位置上落客，十分危險，希望運輸署檢視該位置是否適宜上落客。

56. 廖靜文女士的回應綜合如下：

- (a) 專線小巴 61S 及 501S 號線在禾輦一帶設有上落客點；
- (b) 若把專線小巴 61S 號線延長至火炭，行車距離將增加四公里，車程則增加約十分鐘，運輸署考慮到營辦商或會把所需增加的成本轉嫁乘客，運輸署需考慮專線小巴營辦商在成本增加後所面對的加價壓力；
- (c) 深宵的公共運輸服務方面，現時主要是提供主要幹線服務，讓市民於深宵仍能享用基本的交通服務。由於市民對通宵公共交通服務的要求較低，因此未能安排每一小區都有通宵公共交通服務。運輸署備悉委員的意見，並會因應各區居民的需要檢視通宵公共交通服務；以及
- (d) 運輸署備悉委員的意見，並會留意火炭區的發展，以便檢討對通宵公共交通服務的需求。

57. 主席認為隨着火炭區的新屋苑逐步落成，通宵公共交通服務將會有實際需求，他詢問可否把 61S 號線延長至火炭，並設分段收費以減少專線小巴營辦商的負擔。

58. 蕭顯航先生認為即使運輸署有政策鼓勵火炭居民使用鐵路服務，火炭居民仍對巴士服務有一定需求。

59. 主席表示，由於法定人數不足，他請秘書處召喚缺席的委員出席會議。

60. 由於 15 分鐘後仍未有足夠的法定人數，主席於下午六時四十八分宣布休會，並把“水泉澳邨交通狀況”、“繁忙路段、緊急事故交通協調中心機制及相關問題”及“有關九巴 269D 號線取消巴士站及九巴顧客服務熱線”這三項提問押後至下次會議再行處理，同時決定以傳閱文件方式處理《運輸署進度報告》、《工作小組報告》、《開支科 7(交通及運輸)的財政狀況及活動進度》、《路政署工程進度報告》、《沙田區公共房屋及私人機構參建居屋計劃屋苑人口》及《沙田市中心交通違例檢控數字》。

下次會議日期

61. 下次會議定於二零一五年一月六日(星期二)下午二時三十分舉行。

62. 會議在下午六時四十八分結束。

沙田區議會秘書處

STDC 13/15/45

二零一四年十二月