

**沙田區議會**  
**交通及運輸委員會**  
**二零一八年度第一次會議記錄**

**會議日期**：二零一八年一月九日(星期二)

**時間**：下午二時三十五分

**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>
容溟舟先生(副主席)	區議會議員	下午二時三十五分	下午七時二十分
何厚祥先生,SBS,MH	區議會主席	下午二時三十五分	下午七時零七分
彭長緯先生,SBS,JP	區議會副主席	下午二時三十五分	下午五時三十八分
陳兆陽先生	區議會議員	下午二時三十五分	下午五時三十九分
陳國強先生	”	下午四時三十分	下午五時四十二分
陳敏娟女士	”	下午二時三十五分	下午七時二十分
陳諾恒先生	”	下午二時三十五分	下午五時三十六分
程張迎先生,MH	”	下午二時三十五分	下午七時二十分
趙柱幫先生	”	下午二時三十五分	下午五時三十六分
招文亮先生	”	下午二時三十五分	下午七時二十分
許銳宇先生	”	下午二時三十五分	下午五時三十六分
黎梓恩先生	”	下午二時三十五分	下午五時四十一分
林松茵女士	”	下午二時三十五分	下午七時二十分
李子榮先生	”	下午五時二十二分	下午七時零八分
梁家輝先生	”	下午二時三十五分	下午六時零五分
李世鴻先生	”	下午二時三十五分	下午六時零一分
李永成先生	”	下午二時三十五分	下午六時零四分
麥潤培先生	”	下午三時五十一分	下午五時三十六分
吳錦雄先生	”	下午二時三十五分	下午五時三十一分
龐愛蘭女士,BBS,JP	”	下午二時四十分	下午五時三十六分
潘國山先生,MH	”	下午二時三十五分	下午三時五十四分
蕭顯航先生	”	下午二時三十五分	下午六時十分
丁仕元先生	”	下午二時三十五分	下午五時三十六分

<u>出席者</u>	<u>職 銜</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
唐學良先生	區 議 會 議 員	下午二時三十五分	下午七時二十分
曾素麗女士	”	下午二時三十五分	下午六時零五分
董健莉女士	”	下午二時三十五分	下午七時二十分
衛慶祥先生	”	下午二時三十五分	下午七時二十分
王虎生先生	”	下午二時三十五分	下午七時二十分
黃學禮先生	”	下午二時三十五分	下午五時四十二分
黃嘉榮先生, MH	”	下午二時三十五分	下午七時十六分
黃冰芬女士	”	下午二時三十五分	下午七時二十分
丘文俊先生	”	下午二時三十五分	下午三時五十七分
葉 榮先生	”	下午二時三十五分	下午五時三十六分
姚嘉俊先生	”	下午二時三十五分	下午七時二十分
余倩雯女士	”	下午二時三十五分	下午五時三十五分
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
袁俊傑先生	沙田民政事務處高級行政主任(區議會)
何銘賢先生	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
葉冠強先生	運輸署高級工程師／沙田
趙崇高先生	運輸署工程師／沙田一
胡悅明先生	運輸署工程師／沙田二
李思恩先生	運輸署工程師／馬鞍山
吳建鋒先生	路政署新界區區域工程師／沙田(1)
廖慈光先生	路政署新界區區域工程師／沙田(2)
伍覺雄先生	沙田地政處行政助理／地政
周少兒先生	房屋署房屋事務經理／大埔、北區及沙田(四)
鄒國基先生	香港警務處沙田警區行動主任
林志忠先生	香港警務處沙田警區交通隊主管
羅秩球先生	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)
李述恆先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級主任(策劃及發展)
張橋光先生	九龍巴士(一九三三)有限公司車務經理
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

阮達勇先生	土木工程拓展署總工程師／北 2
莫仲宏先生	土木工程拓展署高級工程師／7(北)
祁德禮先生	土木工程拓展署工程師／13(北)
鄭炳章先生	艾奕康顧問有限公司
歐般仙先生	艾奕康顧問有限公司
袁建業先生	房屋署高級土木工程師(4)
張錦前先生	機電工程署高級電子督察／運輸、 保安及中央工程 3／交通燈及輔助設備
陳健康先生	機電工程署工程師／運輸、保安及中央工程 3/1
許輝榮先生	食物環境衛生署高級總監(公眾骨灰安置所項目組)
李沛鴻先生	弘達交通顧問有限公司主任總工程師
楊樂文先生	運輸署高級運輸主任／隧道及青馬 4
陳瑞宇先生	運輸署工程師／荃灣及沙田

## 未克出席者

李世榮先生(主席)	區議會議員	(已請假)
鄭則文先生	”	( ” )
莫錦貴先生,BBS	”	( ” )
黃宇翰先生	”	( ” )

## 負責人

主席李世榮先生因事未能出席會議，根據《沙田區議會常規》(《常規》)第 34(3)條，如主席缺勤，副主席須履行主席的職責，因此，是日會議由副主席容溟舟先生主持。副主席告知與會者，有旁聽會議的市民在現場攝影、錄影和錄音。

## 委員請假事宜

2. 副主席表示，秘書處收到下述委員的書面假期申請：

李世榮先生	離港出席內地政府 轄下機構會議
鄭則文先生	工作原因
李子榮先生	”

(三)

莫錦貴先生	工作原因
龐愛蘭女士	”
黃宇翰先生	”

(備註：龐愛蘭女士和李子榮先生分別於下午二時四十分和下午五時二十二分出席會議。)

3. 交通及運輸委員會(交運會)通過上述委員的假期申請。

### **通過二零一七年十一月七日會議記錄**

(會議記錄 TT 7/2017)

4. 委員一致通過上述會議記錄。

5. 副主席請委員備悉龐愛蘭女士出席會議。

### **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 1/2018)

6. 委員備悉上述文件。

7. 由於是次會議未有運輸署巴士及鐵路科的代表和二零一八至二零一九年度沙田區巴士路線計劃的議程，因此運輸署只能備悉委員就有關巴士路線計劃所發表的意見，副主席建議委員把握時間討論其他議題。

### **討論事項**

沙田主要道路交通檢討及 T4 號主幹路走線方案研究最新進展

(文件 TT 2/2018)

8. 副主席歡迎土木工程拓展署(土拓署)的代表出席會議。
9. 土拓署的代表簡介文件內容。
10. 招文亮先生的意見綜合如下：
  - (a) 他支持盡快興建 T4 號主幹路(T4)，以緩解沙田區交通擠塞的問題。馬鞍山以至全沙田早上與黃昏繁忙時間交通擠塞，造成居民不便及經濟損失；
  - (b) 此方案比原有方案好，溱岸 8 號和蔚景園的景觀得以改善；
  - (c) 香港文化博物館與 T4 十分接近，他詢問工程期間如何確保不影響香港文化博物館的日常運作，包括噪音等，有何緩解措施；
  - (d) 他詢問會否於城門河上建造橋墩；
  - (e) 他認為短期緩解措施並不足夠。現時馬鞍山路與大老山公路，即大埔與北區的車流的匯合點是由四線行車改為三線，他建議改為四線行車匯合後，仍維持四線，以擴闊沙田醫院和漁民新村一段的大老山公路；
  - (f) 大老山公路往獅子山隧道(獅隧)與大老山隧道(大隧)的分岔位置經常擠塞，部分駕駛者頻繁換線。他希望署方以短期措施改善該分岔位置，防止駕駛者切線；
  - (g) 他難以理解招標、諮詢和設計等工作為何需時五年，認為 T4 工程刻不容緩，應盡早於二零二一年展開；以及

- (h) 鑑於新界東北人口將會上升，他希望政府研究興建一條繞經沙田的繞道，避免大埔和北區的车辆流入沙田，造成交通擠塞。

11. 彭長緯先生的意見綜合如下：

- (a) 沙田的交通擠塞問題引起整個新界東，包括大埔區等關注，同時沙田亦受其他區域影響，導致交通擠塞。大埔公路(沙田段)上午和下午繁忙時間交通擠塞，因此大埔公路(沙田段)的擴闊工程刻不容緩。馬鞍山的交通擠塞亦十分嚴重，需要盡快解決；以及
- (b) 他詢問鄰近香港文化博物館位置的架空路段，可否改為於城門河東西岸以地底形式行車，而城門河深度為何，以及地下設施的情況等。他希望此項建議不會拖延有關工程。假如 T4 建造後，沙田區的交通擠塞問題仍不能完全解決，長遠而言署方有必要就此作出研究。

12. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 由於車輛增長迅速，以及沙田幾條主要幹道交通繁忙，上下班時間嚴重擠塞，所以他認為 T4 需要盡快興建，而現時的整體方案可以接受。約十多年前沙田區議會(區議會)討論 T4 時，他們主要的憂慮為景觀和全架空式的道路設計。如當時政府能從善如流，提出現時的方案，於曾大屋位置起採用地底方式行車，他相信 T4 項目的安排會暢順得多，現唯有盼望政府能亡羊補牢，盡快興建 T4；
- (b) 他認為由蔚景園望向香港文化博物館的彎位略為有礙景觀，建議從視覺上改善該處天橋的設計；
- (c) 他由十多年前至早幾個月前的簡介會上，均要求

於曾大屋出獅子山隧道公路後，在直往獅子橋和右轉曾大屋及左轉往秦石和沙田圍的燈位，設立往秦石和沙田圍的左轉專用燈位。他不接受署方解釋指不能增加左轉專用燈號；

- (d) 他認為現時的設計已為溱岸 8 號作出最大程度的優化。他希望沙燕橋往沙田街市天橋的路口可以盡快優化；以及
- (e) 他認為由現時展開工程至完工約需要十年時間是太長。

13. 陳諾恒先生的意見綜合如下：

- (a) T4 已等待超過十年，但他認為有總比沒有好。沙田多處交通擠塞，他贊成政府應盡快改善沙田區的交通道路網絡，包括興建 T4；
- (b) 他歡迎土拓署是次提出的 T4 優化方案，但希望署方會先進行充分的公眾諮詢，對象包括周邊的居民、區議員和區議會，而並非只是把諮詢文件派發予業主立案法團，收集書面意見。署方並應積極考慮合理的意見，與有關持份者磋商，大家達至最大共識；以及
- (c) 他同意改用隧道式的道路設計，但建議香港文化博物館至溱岸 8 號一段採用全密封式隔音罩。

14. 王虎生先生的意見綜合如下：

- (a) 他問 T4 路段沙田路西行，行車隧道是否會於曾大屋開始，然後接駁尖山隧道(尖隧)和城門隧道(城隧)。他相信 T4 主要服務馬鞍山和沙田東的居民，建議當局趁機解決大老山公路和 T6 公路擠塞的問題，令馬鞍山的車流可以直接經獅子山隧道

公路往 T4；以及

(b) 他希望 T4 工程盡快展開。

15. 黃冰芬女士的意見綜合如下：

(a) 她感謝土拓署幾個月前曾向區議會作簡介，並與相關區議員和居民溝通，從善如流解決部分問題；

(b) 她支持 T4 工程，並希望可以盡快落實。T4 為沙田區近十年以來的大型道路改善工程，相信遇到的困難前所未有，因此希望當局設立社區聯絡工作小組；

(c) 現行建議較約十年前的建議接近香港文化博物館，她擔心施工過程、噪音和引起的震盪會影響博物館內的文物；

(d) 她同意進行 T4 工程時一併研究沙田區主要道路交通檢討，又樂見此項工程能解決石門交匯處的部分問題。此外，鑑於大老山公路支線左轉石門交匯處往大涌橋路的彎位經常發生交通意外，她希望顧問公司一併研究此處易生危險的原因；

(e) 她感謝土拓署和顧問公司於早上七時三十分便一同實地視察統計車流，又樂見當局即將為安景街往大涌橋路增加一條行車線，並擴闊路口和安心街兩側。然而，她擔心安平街會有車輛堵塞大涌橋路和石門交匯處，因此建議擴闊安平街出安心街的路口，由兩線改為三線，兩條線左轉安心街往大涌橋路，一條線右轉，希望可以紓緩安平街交通擠塞的情況；以及

(f) 安睦街永得利中心為盡頭路，她詢問可否打通該處連接大涌橋路，以紓緩安麗街交通擠塞的情

況。現時濱景花園和安麗街交界實施交通燈號管制，有一定時間讓行人橫過馬路，因此，她相信該處有數十秒空間讓安睦街的車輛通往大涌橋路。

16. 丘文俊先生表示從文件得知，二零一六年上午繁忙時段沙田區有三處交通非常繁忙，至二零二一年將有五處。他希望 T4 工程盡快落實，但相信由於工程期長，落成後 T4 亦只能解決沙田區部分交通擠塞問題。他認為房屋發展、人口與車流增長、道路設計等的城市規劃，缺乏一個部門宏觀處理。他不理解為何十多年前的區議會反對 T4，但政府不應只把責任推卸給區議會。

17. 葉榮先生同意 T4 工程，希望盡快展開，避免再度拖延。去年 980X 和 981P 號線為馬鞍山居民提供更便捷往返中環和金鐘的服務。在試乘期間，他發現有關路線需要多花 10 至 15 分鐘行經大涌橋路往大埔公路(沙田段)前往尖隧，途中車輛和燈號較多，因此，他認為馬鞍山需要一條公路繞經沙田市中心的繁忙路段，前往尖隧和城隧。現時早上繁忙時間，大部分新界東居民都會使用大隧和獅隧，導致兩條隧道出現車龍。他相信 T4 有助把前往九龍西、港島西甚至中環的車輛分流，以緩減大隧和獅隧交通擠塞的壓力。

18. 趙柱幫先生同意 T4 應盡快落實，以紓緩沙田區的交通擠塞情況。他指二零零七年的方案建議的全密封式隔音罩，只覆蓋部分博康邨，其中博達樓只有一半位於覆蓋範圍，他認為方案未臻完善。他不希望待 T4 完工後，屆時車流增加引起噪音而令投訴增加時，署方才考慮處理。他建議現階段便把全密封式隔音罩延長至博安樓。現時博康邨部分樓宇只有垂直式隔音屏障，他曾就此去信土拓署，希望延長其隔音屏障，惟獲回覆指 T4 工程已就此作出研究，因此，他希望藉此機會延長隔音屏障和改用全密封式隔音罩。

19. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 文件第 13 段對 T4 的景觀影響的分析指，現行建議會遠離蔚景園和沙田市中心，他詢問何謂遠離，而現時方案與原來方案最接近蔚景園的一點的差距又如何；
- (b) 原來方案的高架橋有 12 至 13 層樓的高度，他詢問現時會降低多少。新建議指隧道式設計可降低獅子山隧道公路一段 T4 的高度，他詢問會降低多少。他不理解為何約十年前當局能提供確實數字，但現時卻不能；
- (c) 他詢問大埔公路(沙田段)的交通流量與十年前相比的分別。十年前他得悉大埔公路(沙田段)的擠塞情況並非全由沙田區導致，使用者當中有七成來自大埔和北區，他詢問現時此數據跟十年前有沒有分別；
- (d) 政府於十年前提出 T4 方案時，曾指 T4 刻不容緩，而且修改空間不多，希望區議會勉強接受。他詢問為何現在可以作出多項優化建議，包括隧道式的道路設計，而現時又是否仍有優化的空間；
- (e) 他指土拓署於 T3 和青沙公路為 T4 預留三個駁口，所以署方多年來一直向市民表示 T4 是唯一選擇。他於十年前已提出將大埔和北區的車輛在進入沙田之前作分流，以減輕大埔公路(沙田段)的擠塞，但部門不置可否。鑑於大埔和北區的車輛預計會上升，即使現時 T4 無須採用高架橋，將來再建造道路時亦會有此需要。如部門現時會考慮在大埔和北區建造繞道，為何十年前不作考慮；
- (f) 他希望更多路段會採用隧道式設計；以及

(g) 他請部門提供橋墩位置，讓市民知道其影響。

20. 龐愛蘭女士的意見綜合如下：

- (a) 她支持 T4 計劃，並希望工程能盡快展開。除大涌橋路和火炭路的改善措施外，她認為山尾街除了可右轉往火炭路外，亦應讓車輛左轉往晉名峰等地，相信此項改善措施可減少前往火炭路的車輛；
- (b) 她詢問 T4 可否有更多部分採用隧道式設計。她也認為香港文化博物館前面的天橋有礙景觀。另外，她希望有更多設計圖讓委員了解完工後，有關設施對城門河景觀的影響；
- (c) 她希望盡快落實和推行公眾諮詢活動；以及
- (d) 她認為署方應盡快研究分流大埔和北區的車輛，避免行經沙田市中心。

21. 黎梓恩先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問 T4 可否有更多部分採用隧道式設計；
- (b) 他詢問 T4 建造約十年期間，當局預計車輛的增長數字如何，會否出現 T4 完工後未能應付新增車流的情況；
- (c) 他詢問是否只有沙田區的車輛使用有關公路，有多少車輛是由大埔和北區而來，另當局會否考慮建造由大埔和北區往九龍的隧道；以及
- (d) 他詢問當局會否考慮控制車輛增長，否則新建道路難以追趕人口和車流的增長。

22. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為區內的交通擠塞問題不能單靠 T4 解決，還有賴更完善的道路網、巴士和鐵路服務；
- (b) 舊有方案刊憲時，政府收到約 800 份公眾意見，相信現時署方因應交通擠塞問題日益嚴重，再次提交 T4 方案，並優化 T3 與 T4 的接駁設計，包括採用隧道式設計等；
- (c) 他詢問諮詢安排如何，以及需要向立法會爭取多少撥款；
- (d) T4 的主要受惠者為馬鞍山、西貢和圓洲角的居民，他認為沙瀝公路愉翠苑段至獅子山隧道公路博康邨段應設有隔音屏障；以及
- (e) 他希望署方能作緊密溝通，定期諮詢區議會。

23. 李永成先生的意見綜合如下：

- (a) 他支持 T4 方案，認為此方案較之前的建議為佳，並認為計劃刻不容緩。他詢問當局預計 T4 何時能落成啟用；
- (b) 他相信 T4 為紓緩沙田區交通擠塞問題的其中一項措施，但車輛十分多，當局是否會對此作出一定限制；
- (c) 他認為新界東，包括沙田、大埔和北區等地區，近幾個月以來交通情況急劇惡化，當中以馬鞍山尤甚。他希望 T4 建造後能疏導交通，減省市民的交通時間。吐露港有部分路段四線行車，他認為署方可考慮於部分路段設立公共交通工具專線；以及

(d) 他希望署方能評估隧道式設計對城門河的影響。

24. 吳錦雄先生指如 T4 建造期需時十年，他詢問建造後 T4 是否足以應付增長的車流。現時 T4 已是以“橋疊橋”的形式建造，如將來需要興建新路，是否要再疊上去。他詢問署方有否考慮為更多路段採用隧道式設計，因為 T4 路段的地質大多為花崗岩，適合鑽挖隧道。

25. 許銳宇先生指出，二零一四年一份報告指私家車佔車流 40% 至 60%，但只運載了 16% 的路面乘客量，而小巴和巴士佔總車流 25%，卻運載了 71% 的路面乘客量。雖然 T4 有需要興建，但希望署方考慮是否需要控制車流量，以及完善公共運輸系統和交通津貼，或減低公共交通工具的收費。如當局把基建開支用作津貼公共交通工具收費，他相信會有助推行限制私家車增長的政策。

26. 黃學禮先生的意見綜合如下：

(a) 他贊成 T4 工程，並歡迎當局把近銅鑼灣村一段 T4 走線移至工業邨附近，以減少工程對居民的影響。然而，他希望近蔚景園和香港文化博物館的一段道路可安裝全密封式隔音罩；

(b) 他詢問 T4 的施工時間表。鑑於區內人口不斷增長，他擔心如建造期長達十多年，屆時 T4 又會不敷應用，因此他希望 T4 盡快落成；以及

(c) 他認為處理交通擠塞的治本方法為控制車流量，例如限制私家車數目等。

27. 副主席的意見綜合如下：

(a) 他指署方表示儘管公眾和區議會接受 T4 方案，但由現時至完工預算需時約十年，他詢問能否縮短施工期，而施工期間，署方還有甚麼措施解決沙

田區內的交通擠塞問題；

- (b) 新界東北發展、蓮塘口岸落成和吐露港公路擴闊工程等完成後，相信車流會增加。他詢問署方還有甚麼方法處理大埔和北區的车流；
- (c) 他知道署方將於一月十九日，向立法會交通事務委員會簡介大埔公路(沙田段)擴闊工程，並尋求委員會的支持。他詢問署方有否信心於本財政年度成功爭取立法會撥款，如否，有何措施處理；
- (d) 現時只有兩線行車路讓馬鞍山車流進入三線行車的石門交匯處，容易導致交通擠塞。亞公角街往大隧方向缺乏專用行車線，讓車輛迅速前往大老山公路，他詢問署方有何解決方案；
- (e) 未有 T4 時，根據六隧分流方案，沙田和馬鞍山或有更多車流選擇使用尖山隧道，現時沙田和馬鞍山的車流往尖隧時需要取道大老山公路、沙瀝公路、沙田路和獅子山隧道公路，他詢問署方有否評估是否有需要擴闊大老山公路和獅子山隧道公路，以及設立巴士專線；
- (f) 委員擔心新 T4 走線會對香港文化博物館造成影響、T4 走線對景觀的影響、公眾諮詢和社區聯絡工作小組的安排、沙田路和沙瀝公路的隔音屏障安排和 T4 興建後，是否仍能應付大埔和北區的车流，他希望署方詳盡解答上述問題；以及
- (g) 他詢問署方會如何理順地區意見、長遠規劃問題，以及進行環境影響評估時，會否考慮接駁道路的噪音問題。另外，他詢問 T4 會否參考大埔公路(沙田段)，設立社區聯絡工作小組與鄰近持份者溝通，以避免刊憲時才處理反對意見。

28. 土拓署總工程師／北 2 阮達勇先生的回應綜合如下：

- (a) T4 主要把馬鞍山的車流引向城隧和青沙公路，令車輛不用行經沙田市中心內幾條主要道路，包括大涌橋路和沙田鄉事會路，因此，他相信 T4 完成後，沙田區內的交通會有所改善；
- (b) 署方會在設計時，特別留意噪音和震盪等方面對香港文化博物館的影響，而署方曾有於歷史文物附近進行大型建設的經驗；
- (c) 署方曾探討由香港文化博物館段起沉底，但現時 T4 接駁青沙公路和城隧的位置較高，達六至八層樓，與地面的距離頗大，由此高度沉底的話，技術上未必可行。另外，署方亦有研究行經城門河底的走線方案，但需要較大地方安排出口，由於沙田區的建設較為密集，因此較難尋找合適的地段。T4 不一定要使用預留接駁位，但如使用的話，便能減少對其他路段的交通影響，現方案亦未有使用近銅鑼灣村的接駁位；
- (d) 署方會研究優化蔚景園外的彎位是否可行，包括加建隔音屏障等；
- (e) 署方會根據即將進行的環境影響評估結果，考慮加建隔音屏障問題；
- (f) 署方於工程期間會留意城門河的情況；
- (g) 就大隧與獅隧交界、馬鞍山路四線轉三線改為四線轉四線、獅子山隧道公路往秦石、沙燕橋路口、大老山公路、安平街和安心街改善設施等問題，署方會與運輸署詳細研究；
- (h) 署方希望在二零一八年年中展開 T4 顧問研究。關

於沙田區的交通改善工程方面，署方短期內會進行迴旋處改善工程，並展開石門交匯處的可行性研究。本年一月十九日，他們會諮詢立法會交通事務委員會，並爭取其支持，其後預計於本年三月至五月爭取立法會財務委員會通過對大埔公路(沙田段)擴闊工程的撥款，如順利的話，大埔公路(沙田段)擴闊工程可望於二零一八年年中展開。初步而言，如大埔公路(沙田段)擴闊工程於今年展開，預計工程將於二零二二年或二零二三年竣工。由於大埔公路(沙田段)擴闊工程和 T4 均為大型工程，如一切順利進行，估計 T4 會於大埔公路(沙田段)擴闊工程完成後展開。顧問研究工作預計歷時兩至三年，除環境影響評估外，方案完成後還需要刊憲。署方亦要預留時間處理刊憲後的工作；

- (i) 原方案的 T4 與蔚景園的距離約 60 至 70 米。現行建議方案最接近蔚景園的西行 T4 路段與蔚景園的距離約 100 米。至於現時 T4 架空路段的高度約 25 米，即八層樓的高度，比原方案大幅降低；
- (j) 完成 T4 的交通影響評估後，署方會把有關數據提交予相關部門。長遠而言，運輸署和路政署現正籌備跨越二零三零年的大型運輸基建報告，檢視主要幹線、跨區道路網絡和鐵路問題；
- (k) 署方會繼續就 T4 諮詢公眾。如二零一八年能順利展開研究報告，他希望二零一九年將有更具體的方案向市民作更全面的諮詢。大埔公路(沙田段)工程展開時，署方會設立社區聯絡工作小組，與持份者商討每個階段的施工安排；以及
- (l) 初步看來，由大埔和北區經沙田往九龍的車流約有 40%。

動議

許銳宇先生動議：促請運輸署研究於紅梅谷路行人道(近新翠邨路段)加建上蓋

(文件 TT 3/2018)

29. 許銳宇先生的意見綜合如下：

- (a) 根據《運輸策劃及設計手冊》(《手冊》)加建行人道上蓋的準則，行人道於工作日的行人流量，必須有至少三小時達至每小時 4 000 人次或以上，但至於如何統計，以及達到標準後需要建造多長的行人道上蓋則無闡釋。他依《手冊》的標準統計了紅梅谷路行人道(近新翠邨路段)的人流。該行人道有多個出入口，他於一個工作日內，於三個出入口統計兩個小時的人流，發現人流達 3 800 人次，還未統計另外兩個出入口。他相信繁忙時間每小時應有多於 4 000 人次。運輸署表示，他們只會於有關路段的其中一點統計人流，而他們就有關行人道錄得的統計數字，只為每小時約 1 000 人次。加建行人道上蓋的目的，是為居民提供一段有上蓋的通道往返主要活動場所，他詢問為何運輸署只於行人道中的一個點統計人流；以及
- (b) 他希望運輸署可於不同地方以不同方式統計人流，相信如運輸署能檢視其統計方式，會對各區爭取加建行人道上蓋有利。
- (c) 他提出以下動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會促請運輸署研究於紅梅谷路行人道(近新翠邨路段)加建上蓋。”

陳兆陽先生和議。

30. 唐學良先生指於二零一七年五月九日的交運會上委員提出了多個加建行人通道上蓋的地點，由於資源有限，只能選出三條加以研究。他支持於紅梅谷路行人道(近新翠邨路段)加建上蓋，除獲選的三條通道，政府亦應檢視其他建議的需要。由於沙田區內其他地點的建議亦應獲考慮，他將會提出修訂動議。

31. 董健莉女士明白動議人希望為居民爭取更舒適的道路，但二零一七年五月九日的交運會上已達共識。她認為此動議應加入其他落選建議，或建議運輸署檢討其點算人流的準則才公平。

32. 何厚祥先生指出，在二零一七年五月九日的交運會會議上，委員所選出的三條行人道中，排名第二的建議方案涉及此動議部分。他認為如運輸署應委員動議要求加以研究，此行人道便可能會排於當日會議所選的建議之前，惟動議人的動議並未提及此問題。他請委員考慮要求運輸署就二零一七年五月九日的建議加以研究，並在資源許可的情況下盡快興建。

33. 運輸署高級工程師／沙田葉冠強先生表示，運輸署曾於動議中提到的行人通道統計人流，但方法與許銳宇先生的未必完全相同。現有的準則適用全港範圍，如動議獲得通過，署方會由相關負責人探討優化有關準則的可行性。

34. 唐學良先生提出以下修訂動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會促請運輸署作出全面檢視，為沙田各條人流量符合《運輸策劃及設計手冊》準則的行人道盡快加建上蓋。”

何厚祥先生和議。

35. 丁仕元先生支持建議檢討《手冊》準則，但認為缺乏原動議的意思，因此詢問修訂動議是否應該按原動議修

改，他建議提出修訂動議的動議人加入原動議的意思。

36. 許銳宇先生認為，他的動議背景清楚寫出他對運輸署點算人流的問題，而紅梅谷路行人道(近新翠邨路段)是按他要求作點算的其中一個例子，可供運輸署作為以範圍而非一點作人流點算的參考。如運輸署考慮他的動議後，願意依他的點算方法統計並加建上蓋，這將會成為案例，對其他區也有益處。他反對此項修訂動議，指他的原動議所指的計劃與二零一七年五月九日交運會會議上討論的不同，不會影響該日會議所提出的建議涉及的資源。

37. 姚嘉俊先生表示不反對原動議的背景，但認為此項修訂動議能涵蓋許銳宇先生及其他委員的建議，因此他支持此項修訂動議。

38. 何厚祥先生指許銳宇先生欲以他的例子作為先例，但唐學良先生與他的修訂動議將更直接要求運輸署作出檢視，既有利於許銳宇先生的選區，亦有利於其他選區的居民。

39. 唐學良先生指出，在二零一七年五月九日的交運會會議上，委員提出了多個加建行人道上蓋的地點，他不反對許銳宇先生的建議，只希望可惠及更多居民。他認為將“紅梅谷”加入其修訂動議不可行，如將所有建議納入動議，動議便會變得冗長。

40. 麥潤培先生反對委員為反對而反對，建議盡快投票。

41. 副主席指根據《常規》第 19 至 21 條對修訂動議作出的闡釋，建議秘書處先行解釋。

42. 沙田民政事務處行政主任(區議會)<sup>4</sup> 陳卓俐女士表示，根據《常規》第 21 條，主席須確定已獲接納的修訂是否與原動議背道而馳。

43. 副主席指修訂動議的內容與原動議相反，則為背道而馳。修訂動議沒有表示不為紅梅谷路行人道(近新翠邨路段)加建上蓋，只是要求當局檢視《手冊》的準則，以及為符合其準則的行人道加建上蓋。如修訂動議不獲通過，議會會處理原動議。

44. 唐學良先生要求把正反雙方的姓名記錄在案，他獲四位委員支持。

45. 丁仕元先生同意照顧所有沙田區居民的福利，但他認為修訂動議與原動議不同，如修訂動議的動議人不同意加上“紅梅谷路行人道(近新翠邨路段)”，他會提出修訂動議。

46. 董健莉女士指原動議的背景與修訂動議的內容吻合，並非背道而馳，不認為只因沒有加上某一條通道名稱，便會令修訂動議與原動議背道而馳。

47. 副主席收到了丁仕元先生提出的修訂動議，他認為內容與唐學良先生的修訂動議並非背道而馳。

48. 丁仕元先生表示，他沒有指唐學良先生提出的修訂動議與原動議背道而馳，只是認為內容不同。他提出以下修訂動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會促請運輸署研究於紅梅谷路行人道(近新翠邨路段)加建上蓋，並就《運輸策劃及設計手冊》的準則，作出全面檢視。”

陳諾恒先生和議。

49. 李世鴻先生指他曾提出於“紅梅谷路行人道(近新翠邨路段)”加建上蓋，並要求以地區小型工程計劃建造，亦有建議運輸署加建上蓋，後來署方曾視察並作出回覆。因此，他建議修訂動議改為“再研究”而非“研究”。

50. 姚嘉俊先生指他記得於二零一七年五月九日的交運會會議上選出第二項優次建議，即為於“沿紅梅谷路行人道(近新翠邨路段)”加建上蓋，但該建議地點靠近田心村。他又記得在與李世鴻先生一同在席的預會，曾請部門考慮於另一邊一同加建上蓋，但不獲接納，因此只有一邊的紅梅谷路行人道(近新翠邨路段)獲考慮加建上蓋。如丁仕元先生一定要在其修訂動議內加上“紅梅谷路行人道(近新翠邨路段)”，他亦希望提出在修訂動議加入“威爾斯親王醫院銀城街”，因此他反對此項修訂動議。他認為剛才的修訂動議已涵蓋交運會所有建議的行人道。

51. 唐學良先生指由於訴求眾多，他認為無需要每個議員提出一個動議，而他提出的修訂動議已涵蓋大家的訴求，爭議性較低。

52. 李世鴻先生澄清除議會外，他並無與姚嘉俊先生同場，避免引起誤會。

53. 何厚祥先生指二零一七年五月九日的交運會會議上有九個建議方案，當中程張迎先生提出的方案已不獲考慮，餘下八條行人道則獲委員考慮，最終第一優先考慮的方案為蕭顯航先生和龐愛蘭女士所提出的樂景街，而第二優先則為潘國山先生和許銳宇先生提出的紅梅谷路。如第一優先方案經部門研究後發現不可行，便會研究潘國山先生和許銳宇先生提出的方案，其優先次序不低。他認為其餘行人道同樣有逼切性，許銳宇先生再次提出於五月九日的交運會會議上，與獲選為第二優先的項目有關的動議，或會擾亂於五月九日的交運會會議上所排的優先次序。如動議獲得通過，他不知道部門會如何排列優次。他支持許銳宇先生所提出的動議的精神，但認為如能夠全面考慮所有曾提出的建議會更公平。他認為不適合於是項動議中提出個別方案。

54. 許銳宇先生指出，他的原動議所指的計劃，與二零一七年五月九日交運會會議上討論的不同，是次會議上的任

何決議也不會影響該日會議所提出的建議。他只是認為運輸署點算人流的方法不合時宜，適逢他建議的點算人流方法適合實施於紅梅谷路行人道(近新翠邨路段)，因此將此例子納入動議內容。假使其動議獲得通過，運輸署考慮他所建議的方法進行點算，亦不一定先考慮紅梅谷路行人道(近新翠邨路段)，因此他不理解提出更抽象的修訂動議的好處。

55. 副主席請原動議人和提出修訂動議的委員先行商討有關動議，宣布休會五分鐘。

56. 副主席指出，他於休會前請原動議人和提出修訂動議及和議的委員，先行商討把有關動議合併處理是否可行。他詢問丁仕元先生他們有否達成共識，又詢問運輸署，許銳宇先生點算人流的方法與運輸署採用的方法為何有差異。

57. 葉冠強先生表示，現有加建行人通道上蓋的人流準則是繁忙時段內至少有三個小時達每小時 4 000 人次，運輸署會於建議路段預期人流最高的截面統計。許銳宇先生的方法則為統計所有進入建議範圍的人次。因此只要擴大建議加建上蓋的範圍，便有機會令建議符合標準，有別於現時運輸署採用的準則。

58. 丁仕元先生表示他已與唐學良先生商討，撤回他的修訂動議。

59. 副主席表示根據《常規》第 22 條，在動議進行討論後但付諸表決前，須獲得出席的議員一致同意(不包括棄權票)，方可撤銷。他詢問委員是否同意撤回丁仕元先生提出的修訂動議。

60. 委員一致同意撤回丁仕元先生提出的修訂動議。

61. 唐學良先生接納委員的建議，修改其修訂動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會促請運輸署作出全面檢視，為沙田區各條人流量符合《運輸策劃及設計手冊》準則的行人道包括紅梅谷路行人道(近新翠邨路段)，及 2017 年 5 月 9 日交通及運輸委員會上提出的各個未獲選取的方案盡快加建上蓋。”

李世鴻先生和議。

62. 副主席詢問委員是否通過第 61 段的修訂動議。

63. 委員一致通過第 61 段的修訂動議。

64. 副主席收到陳國強先生就處理議決程序的意見，他解釋，他先詢問委員有沒有反對和棄權，確定沒有委員提出異議後，才宣布一致通過。如委員有意見，隨後可聽錄音。

65. 陳國強先生詢問秘書處，《常規》有否列明區議會或委員會主席探詢委員有否反對和棄權的時間長短。

66. 陳卓俐女士回應指，《常規》未有就主席的詢問作出時間限制。

67. 副主席請委員備悉李子榮先生出席會議。他指投票時如有委員要求使用電子投票系統表決或記名投票，主席會應要求處理。如委員沒有上述要求，主席一般會按照《常規》和區議會慣例探詢委員有否反對和棄權，如沒有的話，則視為一致通過。

68. 陳國強先生認為沙田或為全港最大的區議會亦為國際城市，他對於區議會或委員會主席可以快速地探詢委員有否反對和棄權並且常規並無規定有關的時間長短。他認為一般市民不會接受有關安排。

69. 彭長緯先生認為本屆區議會任期已達兩年，區議會及

其轄下委員會在沒有反對和棄權時一直以探詢方式處理投票，而陳國強先生亦有參與有關會議。如有爭議，議會便會使用電子投票系統。他認為剛通過的修訂動議的動議人與和議人分別為建制派和泛民委員，並於休會期間商討得出，他認為副主席是以慣常方法處理。如有委員就此於網絡媒體發表個別評論，他會感到遺憾。他認為副主席主持是次會議的效率甚高。

70. 陳國強先生指本屆區議會任期已達兩年，他一直不清楚《常規》有否規定探詢委員反對和棄權的時間長短，因此才有首次相關的發問。他認為本屆區議會開始後兩年發現有問題並無不妥。中華人民共和國於一九四九年建國至今亦有其問題，相信如人大代表發問，習近平主席亦不會有如斯反應。

71. 副主席指徵詢秘書處後，得悉此議題約由四時五十分商討至五時三十分，在此期間希望透過五分鐘休會，讓委員商討有關動議。及後得悉修訂動議由唐學良先生提出和李世鴻先生和議，他理解為有關委員已達成共識。如有委員認為他的處理未如理想，他會尋求改進。

72. 彭長緯先生認為任何時代都可以提出意見，但提出意見後應作討論，而並非及後上綱上線。他不希望區議會被抹黑。

73. 王虎生先生認為副主席的探詢時間已十分足夠，在席委員都清楚得悉其探詢。他認為或有委員未有集中，因此才於修訂動議通過後詢問。

74. 陳國強先生認為委員毋須人身攻擊，應實事求是。他認為區議會並非一個整體，只是不同人士以不同方式獲選加入，因此難以被抹黑。他請各位不要偷看他的面書。

75. 丁仕元先生認為《常規》問題不應由交運會討論。秘書處可考慮把探詢時間納入財務及常務委員會的討論。

76. 許銳宇先生表示陳國強先生最正義，他永遠支持陳國強先生。

### 提問

姚嘉俊先生提問：有關沙田大老山隧道公路及大埔公路(沙田段)擠塞問題

(文件 TT 4/2018)

77. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

- (a) 二零零七年已領牌的車輛數目為 56 萬架，但二零一六年已達 74 萬，有 18 萬的增長，而二零一六年全港的私家車總數為 53 萬架，至近日應為 60 萬架，二零零七年至二零一六年的私家車淨增長有 16 萬架。私家車佔總登記車輛的增長超過 90%，因此道路經常擠塞的其中一個原因為私家車增長；
- (b) 二零一一年駕車上下班的人士佔 40%，主要置車的原因為方便和省時，其次為工作需要，為此原因購車的人士超過 60%，當中有 80% 於繁忙時間駕駛。根據運輸署的這些數據，可得知人口澎脹和私家車增長導致沙田區的道路擠塞。他認為只考慮把車流吸引至八號幹線並不足夠，而八號幹線飽和的說法並不全面。現時由大埔和北區往九龍的大埔公路(沙田段)樽頸位，上午繁忙時間該處車龍長達 2 公里，下午繁忙時間則長達 1.5 公里。他認為除了興建 T4 外，政府需要探討繞道和隧道的車流，並了解市民的生活習慣，例如駕車是否必需，以及會否有誘因可令更多市民乘搭公共交通工具等；以及
- (c) 鑑於新界東區(沙田區主要幹道)往九龍的主要道路，例如大埔公路(沙田段)和大老山隧道公路

等，繁忙時間經常出現擠塞，嚴重影響市民日常生活。他建議政府有關部門除進行隧道交通流量合理分布的整體研究外，亦應盡快研究及落實解決上述交通擠塞問題的方案，意見如下：

1. 推動更多公共交通工具優先政策，加強鐵路服務及設立更多跨巴士公司過海轉乘優惠安排，鼓勵市民多用公共交通工具；
2. 研究於部分隧道實施繁忙時段管道「潮水式」行車方法；
3. 盡快開展大埔公路(沙田段)行車道擴闊工程；
4. 就興建沙田 T4 主幹道路進行全面諮詢工作；
5. 研究興建新隧道直接由大埔往荃灣或西九龍一帶；
6. 考慮興建第四條過海隧道，以整體紓緩新界東部的交通；
7. 建議運輸及房屋局與創新及科技局合作，盡快引入智能裝置，改善本港的交通協調系統；
8. 以非經濟措施，例如更便利的公共交通系統設計，吸引擁有私家車的住戶改變用私家車出行的模式，亦可增加轉乘泊位，以吸引偏遠地區居民於主要轉乘點轉用公共交通工具，從而減輕各隧道及市區的路面負荷。

78. 招文亮先生的意見綜合如下：

- (a) 新界東人口不斷增長，沙田區人口已達 70 萬，並將有多個屋苑落成，因此沙田以至新界東的道路網絡將不勝負荷；
- (b) 過去十年，新界西如葵涌和青衣一帶新建多條道路，包括機場、大欖隧道和三號幹線等，所以新界西的交通擠塞問題得以改善。他問為何新界東人口不斷增長，但政府仍未有大型道路工程解決區內的交通擠塞問題；以及

- (c) 新界東的立法會議員和區議員曾進行請願，並與政府有關部門會面，反映新界東的交通擠塞問題，但發現政府沒有具體解決方案。他希望政府能提供具體方案和增加基建費用，以解決新界東的交通擠塞問題。

79. 蕭顯航先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為政府近十至二十年來重視房屋建設，但卻忽略了交通發展。他知道深圳大灣區先有道路後才有房屋，規劃完善，但香港卻相反；
- (b) 他建議政府鼓勵合夥使用私家車，如載有五人的私家車隧道費可享優惠等。另外，他建議鐵路增加車卡數目；以及
- (c) 新界東人口將不斷上升，因此他反對於馬料水填海建造房屋。

80. 副主席指他已表明只准兩位委員續問。如開放發言則所有提問均要開放，擔心人數或會不足引致流會。他詢問委員是否同意開放發言。

81. 陳敏娟女士建議依《常規》處理，不要開放發言。

82. 副主席指有委員建議不開放發言，因此提問只會有兩位委員續問。

83. 葉冠強先生的回應綜合如下：

- (a) 短期而言，運輸署就三條過海隧道和三條連接九龍與沙田的隧道的交通流量合理分布的整體策略展開研究，而土拓署則已有計劃擴闊大埔公路(沙田段)，並推行區內一些路口改善措施和研究石門交匯處改善措施。中期而言，土拓署會研究 T4。

發展局和規劃署亦已展開跨越二零二零年的規劃和遠景研究。運輸署和路政署預計於今年下半年展開“跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究”。此項研究會檢視全港於二零二零年對交通的需求，並會建議策略性基建網絡，包括鐵路和道路，以及如何善用現行主要走廊等，研究預計於二零二一年完成；以及

- (b) 沙田至中環線預計於二零一九年開始分階段投入服務，相信屆時能有助減輕交通負荷。

84. 土拓署工程師／13(北)祁德禮先生回應表示，土拓署會盡力於本立法年度爭取擴闊大埔公路(沙田段)的撥款，以及盡快展開 T4 的研究工作。

容溟舟先生提問：沙田主幹道交通流量及擠塞緩解措施  
(文件 TT 5/2018)

85. 副主席的意見綜合如下：

- (a) 關於運輸署就提問 2(a)的回覆，他詢問有沒有由石門交匯處往大涌橋路、亞公角街和大老山公路的數據；
- (b) 他詢問運輸署能否就提問 3 提供近三年亞公角街與馬鞍山路行車時間的數據；
- (c) 他詢問提問 4a 的十組燈號時間，會否因“馬鞍山路資助出售房屋發展計劃”和“恆泰路公共租住房屋發展計劃(欣安邨擴建)”而調節，以應付增加的車流；
- (d) 他詢問提問 5a 的“16:00”是表示以 16 分鐘修復，還是工程至翌日下午四時完成；

- (e) 據他理解，提問 6a 的“階段時間”的總和為循環時間。提問 6a 的循環時間應為 120 秒，而 6b 則為 138 秒。他詢問署方是否錯誤計算每小時的容車量。120 和 138 秒的循環時間於某些時段會令車輛數目減少；
- (f) 石門交匯處及其路口的預留容車量分別為 6% 和 2%，而實際交通流量與設計交通容量之比例分別為 0.91 和 0.49。他詢問是燈號調節還是車輛增加的原因，導致預留容車量和設計流量對容量的比例到達臨界點；
- (g) 他詢問部分路段有否同步，是因為希望知道該組燈號的前燈和後燈的同步時間，是以甚麼基礎計算開放另一組燈號的時間；
- (h) 他詢問編號 CE 80/2014(CE)的馬鞍山區八幅可供房屋發展用地的交通運輸影響評估，如牽涉道路修改，是否必須以《手冊》的標準建造一條道路。如未有依據《手冊》的標準處理，署方又有何對策；以及
- (i) 他詢問各個部門的交通影響評估報告狀況。

86. 李子榮先生的意見綜合如下：

- (a) 他建議沙田路跨河天橋和大老山公路等主幹道可容納多一條行車隧道往九龍。他希望政府於大隧和獅隧之間研究興建大老山(二)隧道，經過黃大仙、九龍灣、啟德和土瓜灣再跨海前往北角，這樣既能善用現有道路，又能紓緩大隧和獅隧的壓力；以及
- (b) 他留意到有興建由大埔往西九龍和荃灣的行車隧道的建議，但他擔心鑽挖山洞的費用會太過高

昂，成本效益亦未必高，因此他認為政府應考慮他的建議。

87. 葉冠強先生回應指，會把興建大老山(二)隧道，即經過黃大仙、九龍灣、啟德和土瓜灣再跨海前往北角的建議，以及興建大埔往西九龍和荃灣的行車隧道的建議供相關人員考慮。

88. 運輸署工程師／荃灣及沙田陳瑞宇先生回應表示，“16:00”是翌日的時間。他確認提問 6(b)的循環時間為138秒。

89. 運輸署工程師／沙田二胡悅明先生回應表示，他可於會後把經石門交匯處通往大涌橋路、亞公角街和大老山公路的數據提交予相關委員參考。署方在二零零九年於安景街和安心街路口實施交通改善工程，包括加設紅綠燈和增加大涌橋路往安心街的左轉專線。完工圖片顯示當時該處的交通運作大致正常。因此，署方相信導致石門交匯處的交通接近飽和的最主要原因為區內的人口增長。

90. 運輸署高級運輸主任／馬鞍山邱功遠先生回應表示，署方考慮是否需要就亞公角街和馬鞍山路兩段平行的路段作行車時間調查有以下考慮因素，包括研究行車流量情況、開辦新巴士路線時規劃路線和了解不同走線上落乘客所需時間對行車時間的影響等。以近年該區新投入服務的路線包括 NA40、N287、980X 和 981P 號線等為例，由於深夜時分路面暢通，通宵巴士路線行走亞公角街和馬鞍山路的時間相若，因此無須作行車時間調查。此外，981P 和 980X 號線除了行車時間外，路線設計還需要考慮沿途上落客站的乘客量是否足夠支持開辦新路線，因此署方在規劃上述路線時，未有調查比較亞公角街和馬鞍山路兩段路的行車時間。

91. 房屋署高級土木工程師(4)袁建業先生的回應綜合如下：

- (a) 早期房屋署曾就亞公角街和恆信街路口進行交通影響評估，結果顯示有需要在亞公角街和恆信街路口進行改善工程。及後，政府確立工務工程 B868TH，於馬鞍山進行相關工程，其中包括上述路口，有關工程已於二零一七年十二月十三日獲立法會工務小組委員會通過，現正安排向財務委員會申請撥款，預計本年年中展開工程；以及
- (b) “馬鞍山路資助出售房屋發展計劃”和“恆泰路公共租住房屋發展計劃(欣安邨擴建)”的交通影響評估報告已接近完成階段，他相信二月底將可提交委員要求的數據。

92. 食物環境衛生署(食環署)高級總監(公眾骨灰安置所項目組)許輝榮先生回應表示，關於沙田石門骨灰安置所發展項目，食環署透過交通工程顧問公司已於二零一二年年中完成交通影響評估報告。由於自二零一二年以後有新發展，包括碩門邨二期和附近道路交通改善方案，以及沙田廢物轉運站的新運作模式，所以食環署已於二零一六年委任交通工程顧問公司更新交通影響評估報告，並已獲警務處和運輸署接納。是次提交的資料屬二零一六年更新的交通影響評估報告。

93. 祁德禮先生回應表示，編號 CE 80/2014(CE)的合約是為“馬鞍山區八個可供房屋發展用地的地盤平整和基礎設施工程－可行性研究”，交通影響評估報告屬該合約的一部分。據悉，相關交通影響評估仍在進行中。有關部門會待有關交通影響評估報告完成後，在適當時候再與相關委員溝通。

94. 副主席指他會於會後向相關部門索取有關的交通影響評估報告。

陳敏娟女士提問：有關沙田大老山隧道 11 月 22 日因電力故障及專營權屆滿後的管理及相關設施安排事宜

(文件 TT 6/2018)

95. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

- (a) 十一月二十二日下午大隧全線封閉是源於電力測試，當時電力供應中斷。她詢問過往有沒有進行同類檢測，其進行規律如何，以及有關方面如何處理同類事故。另外，政府即將接管大隧，她詢問政府有沒有一套既定的準則或守則，列明處理同類事故的安排；
- (b) 她曾於二零一三年和二零一七年，在區議會會議上提出優化大隧轉乘站的提問和動議。她期望政府接管大隧後，可全面優化該處的轉乘站，並由現時開始着手進行有關工作。雖然政府表示接管後會加設無障礙通道設施，但她欲得知其時間表；
- (c) 她一直建議擴闊巴士站和增建洗手間，但未獲實際回應，因此詢問署方未來會否提供具體資料；
- (d) 大隧往觀塘方向的巴士站空間不多，旁邊為隧道公司大樓。她認為優化巴士站或需要佔用收費廣場位置，建議政府接管後檢討擴闊該處的空間；以及
- (e) 她認為運輸署的大隧設施優化工作透明度不足，期望將來署方可以向交運會提交詳盡計劃。

96. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問二零一七年十一月二十二日下午大隧事故的調查進度如何，以及何時可以公布結果。此外，他詢問有關罰則、政府如何監察和日後如何防止

類似事故發生；

- (b) 他指是次提問的回覆與二零一七年七月十一日運輸署提供的文件內容非常相近，證明政府接管大隧的工作只是找營辦商營運，並無解決市民一直關心的事宜。他詢問署方有否接管大隧後的設施優化方案。他指乘客在大隧上落車需時較長，而導致大隧擠塞的另一個原因，是因為沙田往九龍的大隧轉乘站的空間不足，他建議於大樓開闢位置，以延長巴士站和加建上蓋供乘客候車。他亦問及政府是否可以於接管大隧前着手展開加建升降機的工程；
- (c) 他詢問政府是否已批出管理合約，而有關管理公司又有沒有相關管理經驗；以及
- (d) 據悉有關土地一向屬政府所有，只是營辦商於大樓辦公。他認為政府現時才稍稍跟進加建洗手間、升降機和擴闊巴士站等事宜，證明政府只重視接收後的管理，並無意優化周邊設施。他指政府並無要求有關營辦商作出優化，而只是會原狀接收，然後交由另一管理公司營運。

97. 副主席的意見綜合如下：

- (a) 他詢問為何隧道在下午三時進行定期電力檢測，是否曾經進行同類檢測和檢測是否有必要進行。他認為有關安排的風險甚高；
- (b) 他猶記得大隧落成時為加快通車，隧道內壁沒有加裝傍板，其後隧道牆壁經常出現裂紋，需要修補。他詢問政府會否促請有關營辦商補裝傍板後才接收隧道；以及
- (c) 運輸署現時推廣巴士轉乘站，他認為署方應提升

現有隧道和日後建造的新隧道的設施。

98. 運輸署高級運輸主任／隧道及青馬 4 楊樂文先生的回應綜合如下：

- (a) 他曾向隧道公司了解，他們定期每半年一次，於日間非繁忙時間進行同類型電力檢測。他指發生事故當日，隧道公司於上午開始測試，約於下午四時三十分完成主供電檢測後，在轉換至副供電系統期間發生故障，是次為個別事件；
- (b) 事發後，機電工程署(機電署)和運輸署已即時派員跟進和檢討隧道公司的應變措施。當時機電署已檢視隧道供電系統的運作，並要求供電系統的承辦商為系統作全面檢查，結果發現不斷電系統內的部件需要更換。隧道公司在事故後已即時額外添置輔助的不斷電系統，以提升整體電力供應的穩定性，現正與供電系統承辦商安排更換個別部件，預算於今年二月底完成。在完成更換工程之前，隧道公司將不會進行與電力系統相關的大型檢測和改動工程。機電署同意在有關電力系統維持不變的情況下，再次出現同類事故的機會甚低；
- (c) 發生事故時，隧道公司為確保管道內的安全，需要檢查照明系統和抽風系統，確保主要系統正常運作後才可恢復行車。由於隧道管道長，運輸署已聯同隧道公司檢討事故期間的應變安排，建議採取一些優化措施，包括發生事故時加派人手和車輛巡邏，以縮短檢查時間和作出更迅速的反應，以期盡快恢復行車；
- (d) 隧道內壁本身沒有牆身板，政府接管後將繼續維持現狀，日後隧道營辦商如發現牆壁有裂紋時，便需要作出修補；

- (e) 隧道設施優化涉及多個部門。他們曾接觸相關部門了解情況，例如路政署已於行人天橋選定幾個位置研究是否適合加建升降機。他們亦曾向食環署反映增建洗手間的意見，惟該署表示增設洗手間需要考慮多項因素，例如附近是否有新發展項目和乘客的需要等，暫時未有計劃於隧道範圍加建洗手間。署方亦有把相關意見向隧道公司反映，由於隧道專營權即將屆滿，隧道公司現階段無意增加乘客設施，但歡迎有需要的乘客借用行政大樓的洗手間。一九八八年當政府以“建造、營運、轉移”模式批出大隧專營權時，隧道範圍的土地由專營公司負責，因此政府不能自行決定處理土地用途。就部分優化建議，政府亦有諮詢隧道公司的意見，以興建升降機為例，政府亦有向隧道公司了解哪個位置最便利市民；
- (f) 他們亦有向相關人員反映擴闊和延長巴士站的意見，並在上次會議後考慮有關意見，惟亦要考慮車輛使用、乘客上落和空間等問題，因此需要較長時間研究；
- (g) 除了上述提及的乘客設施外，隧道設施還包括照明、抽風、收費系統等，這些都對隧道營運和確保車輛在隧道安全行駛十分重要；以及
- (h) 由於提問(c)問及接管後政府就大隧營運和維修的安排，而政府一直沿用“管理、營運及維修保養”的合約管理模式來管理政府隧道，因此他的回覆與去年七月十一日的文件內容相若。自去年七月會議後，他們曾就乘客訴求與相關持份者溝通和跟進。

99. 邱功遠先生回應表示，鑑於大隧地理環境的限制，擴闊巴士轉乘站的空間不多，但署方仍會向巴士公司索取數

據，以了解乘客乘車和轉乘的習慣，希望可善用有限的空間。

李世榮先生提問：有關回應交通及運輸委員會訴求事宜  
(文件 TT 7/2018)

100. 副主席指李世榮先生因事請假，他已書面委託招文亮先生代為提問。他問招文亮先生有否續問。

101. 招文亮先生指他與李世榮先生商討後，認為由李世榮先生本人於下次會議上親自提問較為適合，因此，他們希望把提問押後至下次會議再討論。

102. 副主席指如委員認為此項安排較為理想，他會請秘書處把提問納入下次會議議程。

## 報告事項

運輸署進度報告  
(文件 TT 8/2018)

103. 董健莉女士表示，286X 號巴士線往顯徑方向，早上學童上學的繁忙時段班次不足，並經常有“飛站”情況。她希望運輸署和九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)適時抽調班次接載學童上學。

104. 招文亮先生的意見綜合如下：

- (a) 他感謝巴士公司由二零一八年一月二日起增加 981P 號線的班次，又希望署方和巴士公司留意該條路線的載客量，適時繼續增加班次，期望最終可提供全日服務。自一月二日的調整後，有居民表示難以登上 681P 號線首個班次，他希望署方和巴士公司研究是否有空間作出調整，令居民免受影響；以及

- (b) 就來年巴士路線計劃下建議開辦來往馬鞍山與將軍澳的路線，他希望運輸署盡快落實，但認為早晚各一班班次不足，希望可以增加班次，並開通多一條支線行經寧泰路。

105. 王虎生先生的意見綜合如下：

- (a) 由二零一七年十二月九日起，89D 號線不再行經黃泥頭，而黃泥頭、廣源、帝堡城和小瀝源一帶只有 83X 號線往返觀塘，但該線的班次在上午七時至八時的繁忙時間出現脫班情況。有關部門和機構解釋脫班是因為壞車，但據了解是因為管理層的指示未能順利下達前線員工，所以導致班次混亂，他建議巴士公司理順與前線員工的溝通。繁忙時間脫班，導致該線每 20 至 25 分鐘才有一班車，令上班人士受到影響；
- (b) 有居民反映於下午七時至八時的非繁忙時段，在觀塘選乘 80X、89X 或 89D 號線後於大隧轉乘 83X 或 82X 號線時，往往要候車 15 至 20 分鐘。82X 和 83X 號線於下午非繁忙時段的班次較疏，服務未如理想，候車時間由以往 7 至 8 分鐘一班變成 15 至 20 分鐘一班。鑑於綠怡雅苑即將入伙，他希望九巴調配更多資源往小瀝源一帶；以及
- (c) 他們就 89S 號線達成共識，但不解為何署方仍未把有關建議納入二零一八至二零一九年度沙田區巴士路線計劃，亦沒有於事前通知委員，他表示不滿。

106. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

- (a) 自從 89D 號線不再行經廣源和廣康後，該區居民便只有 83X 號線往返觀塘，但該線的班次與 89D

號線落差甚大，加上 83X 號線出現脫班情況，居民候車時間大為延長。她希望運輸署和巴士公司盡快解決有關問題；

- (b) 89S 號線只是短期方案，她希望署方和巴士公司盡快提供長遠計劃。另外，89S 號線的票價較專線小巴 808 號線高，她建議為 89S 號線提供分段收費和調整站頭。此外，有關 808 號線的投訴越來越多，脫班情況也越來越嚴重，她請運輸署監督營辦商作出改善；以及
- (c) 近日巴士公司在部分巴士站增加座椅，但有乘客投訴，281A 號線在香港神託會培基書院的巴士站的座椅影響乘客候車，她希望有所改善。

107. 程張迎先生指九巴服務退步。新田圍 80M 號線的班次減至 25 至 30 分鐘一班，但實際情況多至最少 30 分鐘一班，遇上脫班更長達一小時一班。他認為這樣只會令市民不願再乘搭此路線，載客量下降可導致路線被取消。他指有居民建議，80M 號線行經九龍塘往九龍中心地帶或往西九龍。

108. 衛慶祥先生表示，沙田中心的住戶一直希望沙田中心停車場出口近左邊的位置能限制車輛停泊。該處違例停泊的車輛經常阻礙沙田中心的住戶把車駛出停車場，但署方未有積極回應有關要求。沙田正街與橫壘街轉角位置，早前有巴士被裝有升降台的大型貨車割開車身。他與相關屋苑的組織和運輸署商討後，署方仍只是把沙田正街與橫壘街的彎位劃為限制區。他詢問運輸署是否要待再發生意外，才會重新考慮居民的建議。橫壘街早晚亦有車輛違例停泊，深夜尤為嚴重。他認為警方只是於正街加強了檢控，但未有於橫壘街加強執法。

109. 李子榮先生指他記得 798 號線於二零一零年開辦，馬鞍山居民爭取至今，才有來往馬鞍山與將軍澳的路線。他對於早晚各只有一班班次的建議感到失望。他希望巴士公

司正視居民長期以來對來往馬鞍山與將軍澳路線的需求，把班次增加至上午和晚間均有八至十個班次。980X 號線在居民要求下已增加至八個班次，他相信巴士公司會聆聽居民訴求。

110. 副主席的意見綜合如下：

- (a) 他分別於二零一八年一月二日和一月九日視察 681P 和 981P 號線調整後的表現，發現部分 981P 號線的班次重疊，情況並不理想，他詢問原因。他理解 681P 號線的情況，但見到乘客未能登車的情況不太嚴重；
- (b) 他指有關方面難得與巴士公司就 89D、83X 和 89S 號線達成共識，希望巴士公司解釋為何 89S 號線並未納入於來年巴士路線計劃和是否可以承諾落實有關安排；
- (c) 有水泉澳的居民向他提問，為何 83X 號線在星期六、日能前往水泉澳，但星期一至五卻不能。他詢問是否可以適度調整 83X 號線的服務；以及
- (d) 由於是次會議未有運輸署巴士及鐵路科的代表出席會議，以及未有二零一八至二零一九年度沙田區巴士路線計劃的議程，他理解運輸署在會議上或未能作具體回應，但認為於三月討論有關議題前能解決部分地區議題，將有助該天的討論氣氛。

111. 邱功遠先生的回應綜合如下：

- (a) 他認為署方趕及以補充資料形式交代來往馬鞍山與將軍澳的路線，證明署方一直有聆聽委員訴求，並會着力與巴士公司研究落實可行性較高的方案；

- (b) 他指就 89D、83X 和 89S 號線方案的共識，89S 號線作為替代 89D 號線來往馬鞍山與黃泥頭一帶的路線，曾考慮是否可納入二零一八至二零一九年度沙田區巴士路線計劃的建議。惟當方案達成共識時，已過了納入二零一八至二零一九年度巴士路線計劃的截止日期，因而未及納入計劃之內。惟九巴曾表示現時 89S 號線的安排並非最終方案，他們會於今年提出進一步優化其服務的方案，以惠及更多乘客；以及
- (c) 他正與專線小巴 808 號線的營辦商跟進其服務表現，並會展開獨立調查以了解其問題，並會與相關委員溝通。

112. 運輸署高級運輸主任／沙田何銘賢先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署於會前曾與九巴商討 83X 號線自去年十二月調整後的營運情況，稍後會與相關委員跟進；以及
- (b) 會後待他有更多 286X 號線上午往顯徑方向和 80M 號線的數據，便會與相關委員跟進。據悉，80M 號線的班次調整為二零一六至二零一七年度沙田區巴士路線計劃的落實方案。

113. 九巴高級主任(策劃及發展)李述恒先生回應表示，89S 號線第一階段的安排，旨在替補 89D 號線於非繁忙時間不入黃泥頭的班次。他們了解和認同地區希望延長其服務的意見，因此會與運輸署研究如何優化上線。除此之外，他們會考慮 80M 號線的走線建議。

114. 九巴襄理(車務)羅秩球先生回應表示，增加 981P 號線的班次後，巴士公司會檢視 681P 和 981P 號線乘客量的轉變，在有需要時會增加班次。981P 號線到達富安花園的班

次不平均，是因為途中行車時間受影響。他們會提示外勤車長盡量保持車速，令中途站有平均的班次。83X 號線於繁忙時間脫班，的確是因壞車導致。去年十二月初調整服務後，他們再次與前線員工溝通和調動，理順車務安排。他們已積極尋找資源，希望於農曆年前能加密傍晚時段的班次。香港神託會培基書院巴士站設置座椅的原意，是為了讓有需要的乘客在候車時更舒適，如發現有關座椅阻礙乘客候車，他們會即時請承建商拆除，再尋找合適位置加設座椅。

115. 九巴車務經理張僑光先生補充指，現時 286X 號線於上午七時十八分有一特別班次由美田開往顯徑，他們會檢視增加班次讓學童上學的需要。

116. 新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(新巴城巴)高級公眾事務主任鍾佩怡女士回應指，新巴城巴會繼續密切留意 681P 和 981P 號線的營運情況，適時再作檢討。公司亦已備悉委員委員就二零一八至二零一九年度沙田區巴士路線計劃表達的意見，並會作出研究及考慮，詳細內容則會留待下次會議討論。

117. 運輸署工程師／沙田一趙崇高先生回應指，就衛慶祥先生之前的要求，已重新檢視由沙田正街與橫壘街交界處起，至同一交界以南約 10 米處止的東面路旁行車線，全日 24 小時劃為限制區的建議。署方會再就衛慶祥先生在是次會議上的建議進一步檢視限制區的範圍。

118. 副主席請趙崇高先生會後與衛慶祥先生跟進。

#### 工作小組報告

(文件 TT 9/2018)

119. 委員備悉上述文件。

## 資料文件

### 路政署工程進度報告

(文件 TT 10/2018)

120. 委員備悉上述文件。

### 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 11/2018)

121. 委員備悉上述文件。

### 沙田、大圍及馬鞍山交通違例檢控數字

(文件 TT 12/2018)

122. 衛慶祥先生表示橫壘街的違例停泊檢控數字為 39 宗，較以往多，但夜間車輛違例停泊嚴重。如警方一星期一晚在該處執法，其違例停泊檢控數字便會高於 39 宗。沙田中心停車場出口近左邊位置通常有三至四部車輛停泊，而右邊則有七至九部，他認為警方可加強執法。以往恆樂里有藍色指示牌表示限制車輛停泊，但近日有關指示牌被移除，他詢問是否表示車輛可於該處停泊。

123. 香港警務處沙田警區行動主任鄒國基先生回應指，貨車只可於下午七時至上午七時於橫壘街上落貨，其餘時間不准停車，他會請相關人員加緊處理，並會於稍後以書面回覆恆樂里的事宜。 警務處

(會後備註：會後已向衛慶祥先生作口頭回覆，指出所有放於路面上可移動的交通指示牌均為臨時安排，於特定行動過後會被移除。警方如發現有車輛在恆樂里違例停泊均會繼續執法。)

## 下次會議日期

124. 下次會議定於二零一八年三月十三日(星期二)下午二

負責人

時三十分舉行。

125. 會議在下午七時二十分結束。

沙田區議會秘書處  
STDC 13/15/45

二零一八年三月