

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一八年度第五次會議(續會)記錄

會議日期：二零一八年九月四日(星期二)

時間：下午三時五十八分

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	下午三時五十八分	下午七時三十四分
何厚祥先生,SBS,MH	區議會主席	下午三時五十八分	下午七時正
陳兆陽先生	區議會議員	下午四時二十分	下午五時二十分
陳國強先生	”	下午三時五十八分	下午六時二十五分
陳敏娟女士	”	下午三時五十八分	下午七時三十四分
陳諾恒先生	”	下午三時五十八分	下午七時三十四分
鄭則文先生	”	下午三時五十八分	下午四時三十分
程張迎先生,MH	”	下午三時五十八分	下午七時三十四分
趙柱幫先生	”	下午三時五十八分	下午五時二十分
招文亮先生	”	下午三時五十八分	下午七時十六分
許銳宇先生	”	下午三時五十八分	下午五時五十七分
黎梓恩先生	”	下午五時四十八分	下午七時二十三分
林松茵女士	”	下午三時五十八分	下午七時正
李子榮先生,MH	”	下午五時三十七分	下午七時十六分
李世鴻先生	”	下午三時五十八分	下午六時三十分
李永成先生	”	下午三時五十八分	下午七時十七分
麥潤培先生	”	下午三時五十八分	下午四時十五分
吳錦雄先生	”	下午三時五十八分	下午四時十四分
潘國山先生,MH, JP	”	下午三時五十八分	下午七時正
丁仕元先生	”	下午三時五十八分	下午七時正
唐學良先生	”	下午三時五十八分	下午七時三十四分
曾素麗女士	”	下午三時五十八分	下午四時三十分
董健莉女士	”	下午三時五十八分	下午七時三十四分

<u>出席者</u>	<u>職 銜</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
衛慶祥先生	區議會議員	下午三時五十八分	下午七時三十四分
王虎生先生	”	下午三時五十八分	下午四時十八分
黃學禮先生	”	下午四時零九分	下午六時三十分
黃嘉榮先生, MH	”	下午三時五十八分	下午七時十三分
黃冰芬女士	”	下午三時五十八分	下午七時十八分
黃宇翰先生	”	下午三時五十八分	下午七時正
丘文俊先生	”	下午四時零二分	下午五時五十七分
葉 榮先生	”	下午三時五十八分	下午七時三十四分
姚嘉俊先生, MH	”	下午三時五十八分	下午七時三十四分
余倩雯女士	”	下午四時五十三分	下午六時二十五分
梁浩賢先生(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(1)
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
趙崇高先生	運輸署工程師/沙田一
黎智超先生	路政署總工程監督/工程(東南)
樂志強先生	路政署區域工程督察/沙田(1)
袁仕俊先生	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)
馬貝芝女士	香港警務處沙田警區署理行動主任
林志忠先生	香港警務處沙田警區交通隊主管
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)
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

<u>應邀出席者</u>	<u>職 銜</u>
尹志榮先生	屋宇署總結構工程師/九龍及鐵路
李國樑先生	屋宇署高級結構工程師/鐵路 1
何偉業先生	機電工程署高級工程師/鐵路 5
朱嘉輝先生	機電工程署高級工程師/鐵路 8
黃永健先生	香港鐵路有限公司總經理—基建維修

應邀出席者

盧曼清女士
梁文迪先生
蔡志強先生

職 銜

香港鐵路有限公司項目及物業傳訊高級經理
香港鐵路有限公司助理公共關係經理—對外事務
註冊建築專業人士(發展商代表)

未克出席者

李世榮先生

區議會議員(主席) (已請假)

彭長緯先生,SBS,JP

區議會副主席 (”)

梁家輝先生

區議會議員 (”)

莫錦貴先生,BBS

” (”)

龐愛蘭女士,BBS,JP

” (”)

蕭顯航先生

” (未有請假)

負責人

主席因事未克出席會議，由副主席暫代主席職務。

委員請假事宜

2. 副主席表示，秘書處收到下述委員書面請假：

李世榮先生	其他原因
黎梓恩先生	”
彭長緯先生	工作原因
梁家輝先生	”
莫錦貴先生	”
龐愛蘭女士	”

(備註：黎梓恩先生於下午五時四十八分出席會議。)

3. 交通及運輸委員會(交運會)通過上述委員請假。

4. 副主席的意見綜合如下：

(a) 是次會議在地區設施管理委員會會議結束後 30 分鐘舉行，開始時間較預計的五時正為早，秘書處已聯絡部門代表提早到場；

- (b) 李子榮先生已書面委託王虎生先生代為提出動議；
- (c) 李世榮先生已書面委託招文亮先生代為提問，而其提問與陳敏娟女士的提問均是有關港鐵特惠站事宜，為節省時間，他建議合併討論；以及
- (d) 經與秘書商討後，他考慮到負責運輸署進度報告的部門代表尚未到場，為使會議能更流暢地進行，他建議調動議程，在處理提問前先處理資料文件。

5. 委員一致同意副主席的建議。

動議

李子榮先生動議：有關改善大老山隧道收費廣場轉車站配套設施

(文件 TT 62/2018)

6. 李子榮先生已書面委託王虎生先生代為提出動議。

7. 王虎生先生的意見綜合如下：

- (a) 使用大老山隧道(大隧)轉乘站的乘客日漸增多。轉乘站現時有 51 條巴士路線，而沙田、大埔和北區的人口超過 130 萬，每天有數千人次使用轉乘站；
- (b) 無論天氣是晴是雨，乘客都要受日灑雨淋之苦；
- (c) 現時轉乘站上蓋遮擋了候車乘客的視線，使他們不得不在車站左穿右插，以致轉乘過程受阻；

- (d) 現有供排隊的地線無法使用，因此排隊經常出現混亂情況；
- (e) 現時於繁忙時間巴士需排隊靠站，車龍經常伸延至隧道口，乘客等候良久；
- (f) 屯門公路轉乘站和城門隧道(城隧)轉乘站現時均有大上蓋，他不明白為何大隧轉乘站仍然沒有上蓋；以及
- (g) 大隧專營權已於今年七月收歸政府，相信在該處推行改善措施時會更順暢。

8. 王虎生先生代李子榮先生提出以下動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會要求運輸署、相關部門及機構，盡快研究及興建大老山隧道轉車站大上蓋，避免乘客受日曬雨淋之苦，全面改善轉車站配套設施，包括顯示屏幕，座椅設計等，提升轉車效率及服務水平。”

王虎生先生和議。

9. 麥潤培先生表示大隧轉乘站欠缺洗手間，對乘客尤其是由北區乘車而至的長者造成不便，因此他提出修訂動議。

10. 王虎生先生建議修改原動議，納入麥潤培先生的意見，並邀請麥潤培先生擔任和議人。

11. 副主席表示原動議人李子榮先生不在席，因此難以代其決定是否修改原動議。

12. 麥潤培先生希望在動議中加入增設洗手間的建議，並邀請王虎生先生擔任和議人。

13. 王虎生先生接受邀請。

14. 姚嘉俊先生詢問是否不需要原動議人在席，亦可處理修訂動議。

15. 副主席表示麥潤培先生提出的是修訂動議，因此無須原動議人在席。

16. 麥潤培先生提出以下修訂動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會要求運輸署、相關部門及機構，盡快研究及興建大老山隧道轉車站之大上蓋，避免乘客受日曬雨淋之苦，全面改善轉車站配套設施，包括顯示屏幕，座椅設計，更應增加洗手間，方便市民，並提升轉車效率及服務水平。”

王虎生先生和議。

17. 林松茵女士認為增加洗手間和提升轉乘效率關係不大，使用“並”字不太合適，建議改為“……座椅設計，增加洗手間，方便市民，更應提升……”。

18. 陳諾恒先生認為難以定義“大上蓋”，建議刪除“大”字。

19. 麥潤培先生接納委員的意見，修改其修訂動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會要求運輸署、相關部門及機構，盡快研究及興建大老山隧道轉車站之上蓋，避免乘客受日曬雨淋之苦，全面改善轉車站配套設施，包括顯示屏幕，座椅設計，更應增加洗手間，方便市民，以提升轉車效率及服務水平。”

王虎生先生和議。

20. 副主席詢問委員是否通過第 19 段的修訂動議。

21. 委員一致通過第 19 段的修訂動議。

資料文件

路政署工程進度報告

(文件 TT 69/2018)

22. 陳諾恒先生詢問工程 NE/18/0505 原定開工日期由本年八月改為九月，但為何完工日期仍為十月。

23. 路政署總工程監督/工程(東南)黎智超先生表示會翻查資料，並於會後回覆委員。

(會後備註：工程 NE/18/0505 原本的預計開工日期是在本年八月，基於臨時交通安排可適時獲得有關當局批准。但於提交報告時仍未獲得批准，並預算於九月初可獲得有關當局批准，期望盡快動工及於十月尾完成。臨時交通安排剛於較早時間剛獲得有關當局批准，工程將盡快展開。)

24. 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 70/2018)

25. 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 71/2018)

26. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 他讚揚警方於大圍道和城河道一帶就違例泊車的執法表現；

- (b) 他希望警方正視商戶霸佔咪錶泊車位的問題；以及
- (c) 他希望警方保持執法力度，但不要忽略其他違泊黑點如翠田街和沙田頭路等。

27. 陳國強先生讚揚警方，並希望其繼續驅趕頌安邨巴士總站入口的違泊的士，確保巴士能順暢入站。

28. 李世鴻先生讚揚警方落力打擊大圍的違泊問題，但希望警方酌情處理上落貨的車輛。他希望警方繼續執法，並加強打擊積富街和積福街轉彎位的違泊問題。

29. 何厚祥先生表示城河道的交通違例檢控數字相比其他地點明顯較少，希望警方闡釋其中的因由。

30. 董健莉女士的意見綜合如下：

- (a) 城河道的交通違例檢控和警告數字未能反映現場情況，希望警方在執法與酌情處理商戶經營之間取得平衡；
- (b) 希望警方執法能針對蓄意違泊的駕駛者，而酌情處理上落貨的車輛；以及
- (c) 希望處方能增加交通督導員的人手，協助警方執法。

31. 鄭則文先生指出恆安邨恆錦街經常有違泊車輛阻塞行人過路處，遮擋行人視線，造成危險，而該處的違泊車輛亦阻礙了巴士駛入巴士總站，希望警方加強執法。

32. 黃冰芬女士的意見綜合如下：

- (a) 她曾於過往會議上提出，在列表中加入石門的交通違例檢控和警告數字，警方亦回覆指一直都有在石門執法。據她觀察，警方的確曾多次在石門執法，她希望可在列表中加入石門區的執法數字；
- (b) 安平街車房把車輛違例停泊在行人路上，影響行人安全，希望警方正視；以及
- (c) 安群街近賽馬會傑志中心和京瑞廣場二期長期有違泊車輛阻塞轉彎位，希望警方加強執法。

33. 黃學禮先生的意見綜合如下：

- (a) 他讚揚警方於大圍打擊違泊成效顯著，但希望酌情處理上落客、貨的車輛；以及
- (b) 美田路近美松苑的違泊問題嚴重，阻礙巴士行駛，造成危險，希望警方加強執法。

34. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

- (a) 廣源巴士總站的出入口經常有違泊車輛阻礙巴士進出，影響巴士總站的運作，亦影響了其他駕駛者進出廣源邨，最終需要警方到場處理。她希望警方對嚴重的道路交通違泊黑點加強執法；以及
- (b) 她詢問把違泊黑點加入列表的準則。她明白加入每一選區的執法數字會增加警方的負擔，但希望警方可加強提供有關資料。

35. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 希望警方大力打擊大圍違泊問題的同時，不要忽

略其他地區如沙田市中心的執法；以及

- (b) 他詢問警方加強打擊大圍違泊問題的同時，會否影響其他地區的警力，而加劇大圍以外地區的違泊問題。

36. 副主席的意見綜合如下：

- (a) 上次會議曾有委員提出，在列表加入某地點的交通違例檢控和警告數字，警方回覆指會與個別委員商討，他希望了解有關情況；
- (b) 不少委員都讚揚警方打擊大圍違泊問題的表現，希望警方代表可向有關負責人員轉達信息；以及
- (c) 在警方大力打擊下，悠安街的違泊問題得以改善。他希望警方注意人手分配，切勿因加強打擊違泊問題而影響其他日常職務。

37. 香港警務處(警務處)沙田警區交通隊主管林志忠先生的回應綜合如下：

- (a) 他感謝各委員對警方執法工作的肯定；
- (b) 因應大圍的違泊問題，田心警區安排了相關的檢控行動，加強執法力度，警方亦會視乎情況，酌情處理上落貨的車輛；
- (c) 就部分道路和轉彎位的違泊問題，警方會加強打擊；
- (d) 警方會有序地打擊違泊問題，首先會檢控阻塞道路的車輛，其次是在行人過路處附近、影響行人過路的違泊車輛，最後是佔用咪錶泊車位而不繳

費、等候咪錶泊車位而違泊的車輛，以及長期佔用咪錶泊車位的車輛；

- (e) 是次會議文件只列出城河道於六、七月的數據，未能反映加強執法後的情況，有關情況要留待八月的數據才會反映；
- (f) 除田心警區外，沙田警區和馬鞍山警區都會因應區內的違泊黑點而部署人手，長期或重點打擊違泊問題；
- (g) 除執法外，警方會聯同運輸署和各相關政府部門研究道路改善工程，目標以減少違泊情況；
- (h) 警方曾於文件 TT 36/2016 提及匯報違泊黑點檢控數字的機制。部分地區如工廠區、商業區、食肆，以及較多投訴的黑點，例如沙田市中心、怡成坊、火炭工業區、石門工業區，以及大圍市中心等，警方都會羅列有關數據向沙田區議會(區議會)匯報；
- (i) 大圍很多地點(包括翠田街)已列入恆常匯報的名單；以及
- (j) 就商戶霸佔咪錶泊車位一事，警方會因應情況，加強執法。

38. 警務處沙田警區署理行動主任馬貝芝女士的回應綜合如下：

- (a) 她感謝各委員對警方執法工作的肯定；
- (b) 她備悉委員對部分道路和巴士站違泊問題的意見，警方會跟進並視乎實際情況處理；以及

- (c) 警方會以緩急先後的次序處理警務工作，亦會不時檢視人手安排，以發揮最大效益。除正規警務人員外，警方亦會調動包括輔警和特遣隊等人員處理違泊問題，因此加強打擊大圍的違泊問題不會影響其他警務工作。

39. 委員備悉上述文件。

40. 由於負責運輸署進度報告的部門代表已到場，副主席建議提前討論是項議程。

41. 委員一致同意副主席的建議。

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 68/2018)

42. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

- (a) 希望盡快實施 982X 號線的回程服務；
- (b) 建議增加 240X 和 82C 號線於早上的班次，以及落實 82C 號線回程服務以應付因香港科學園(科學園)擴展而增加的需求；以及
- (c) 由於 80K 號線於愉翠苑巴士總站的排隊位置靠近無障礙設施，當巴士停泊後阻礙了輪椅人士的通行，他要求巴士公司跟進其早前提出遷移該路線排隊位置的建議。

43. 陳諾恒先生詢問 282 號線增加了的是哪兩個班次。他表示新田圍和秦石居民於早上八時至九時期間，因乘客量過多而難以乘搭該線，希望巴士公司增加該時段的班次。

44. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

- (a) 居民反映小巴 808 號線往馬鞍山方向的服務不足；以及
- (b) 她詢問何時落實 89S 號線延長至沙田威爾斯親王醫院(威院)。為增加競爭力，她認為該線應在沙田醫院站增設分段收費，並期望可為居民提供小巴以外多一個交通選擇。

45. 陳兆陽先生的意見綜合如下：

- (a) 他希望盡快實施 982X 號線的回程服務，並以灣仔為總站；以及
- (b) 他希望運輸署監督巴士公司，切勿因實施 47A 號線的全日服務而影響 47X 號線的服務。

46. 黃冰芬女士表示曾要求改善 980A 號線的迂迴走線，希望了解其進度。

47. 程張迎先生肯定運輸署高級運輸主任/沙田何銘賢先生就巴士轉乘方面的好建議，並促請九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)就某些巴士路線提供轉乘優惠時，應對不同屋邨一視同仁。他認為應為某些缺少直達區外的巴士路線的屋邨提供更廣泛的轉乘優惠。

48. 何銘賢先生的回應綜合如下：

- (a) 982X 號線回程服務將於今年十月實施。就其總站延伸至灣仔的建議，署方正積極籌備，待有具體方案時會再諮詢委員；
- (b) 282 號線提早了 30 分鐘，於六時正由沙田市中心開出首班車，增加了的兩個班次便是六時正和六

時十五分。至於增加該線在繁忙時間的班次，他會在蒐集資料後與委員商討；

- (c) 47A 號線提供全日服務是本年度巴士路線計劃的一部分，原定於今年第三季實施，但現時實施時間或會稍為延遲。署方正與巴士公司密切聯繫，盡快向委員交代；以及
- (d) 自今年六月提供 282 號線與 287X 和 280X 號線的轉乘優惠後，有不少意見均指希望有更多優惠。署方備悉委員意見，會與九巴繼續商討。

49. 運輸署高級運輸主任/馬鞍山邱功遠先生的回應綜合如下：

- (a) 署方曾透過沙田民政事務處諮詢地區人士對 89S 號線延伸至威院的意見，地區人士普遍支持方案。巴士公司正進行相關的準備工作，包括訓練車長行走該路線等，期望今年稍後時間公布有關安排；
- (b) 82C 號線提供回程服務屬於本年度巴士路線計劃的一部分，有關安排會適時公布。因應科學園的擴展，署方正與巴士和小巴公司商討提升科學園對外的交通服務；以及
- (c) 自 980A 號線於今年一月投入服務後，有意見希望該線提早服務時間和改善走線，署方現正跟進，並會於稍後與委員聯絡。

50. 九巴高級主任(策劃及發展)李述恒先生的回應綜合如下：

- (a) 九巴正與新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(新巴城巴)商討落實 982X 和 985 號線回

程服務的細節，然後盡快向運輸署提交方案審批，期望可於今年內實施。就 982X 號線總站延伸至灣仔的建議，九巴會在灣仔物色合適的地點作回程總站；

- (b) 九巴會因應需求調整包括 240X 號線在內的巴士服務，有需要時會增加班次；
- (c) 就 80K 號線於愉翠苑巴士總站的排隊位置問題，他會向九巴相關部門轉達此信息；
- (d) 282 號線增加了六時正和六時十五分兩個班次。就加強該線於繁忙時間的服務，九巴會留意運作情況，有需要時會增加班次；
- (e) 九巴會考慮 89S 號線於沙田醫院站增設分段收費；
- (f) 由於 47A 號線是獨立運作的，因此不會影響 47X 號線的服務；
- (g) 就改善 980A 號線的服務，因應有意見認為現時首班車的開車時間略遲，九巴會與運輸署和新巴城巴商討改善方案，以滿足乘客需要；以及
- (h) 九巴樂意在雙贏情況下，為區內居民提供更多的巴士轉乘組合，方便居民出行。九巴備悉委員意見，會於會後詳加考慮。

51. 新巴城巴高級公眾事務主任鍾佩怡女士的回應綜合如下：

- (a) 新巴城巴正與運輸署和九巴商討落實 982X 號線回程服務的細節，期望盡快實施。就 982X 號線總站延伸至灣仔的建議，由於在繁忙時段灣仔區

的巴士總站空間已飽和，選擇合適位置時亦需要多方面配合，公司需仔細考量；以及

- (b) 就委員建議修改 980A 號線的行車路線，新巴城巴會與運輸署和九巴商討，稍後再向委員報告。

52. 副主席提醒運輸署，交運會過往曾通過臨時動議，要求區內行經西區海底隧道的巴士路線如 980X、981P、982X 和 985 號線的港島總站延伸至灣仔或銅鑼灣，並落實回程服務，希望署方積極跟進。

53. 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。

提問

唐學良先生提問：港鐵大圍站沉降事件

(文件 TT 63/2018)

54. 由於預期會有多位委員對上述提問有意見，副主席建議開放討論。

55. 委員一致同意副主席的建議。

56. 唐學良先生的意見綜合如下：

- (a) 部門的回覆未有提供監測點、沉降數據和補救措施等資料；
- (b) 市民十分關注連串沉降事件帶來的安全問題，希望政府部門和香港鐵路有限公司可披露更多資料；
- (c) 現時發展項目工程影響居民出入和附近環境，停工至今已兩個月，他詢問有甚麼安全指標和何時

會復工；以及

- (d) 雖然現時各監測點的數據顯示未有危險，但港鐵有否作整體評估，例如檢視路軌及其他鐵路設施有否出現裂紋等。

57. 何厚祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問港鐵大圍站的沉降原因、補救方案和跟進工作；
- (b) 發展商新世界發展有限公司(新世界)於今年七月下旬向屋宇署和港鐵提交了停止沉降的方案，惟屋宇署未有披露相關資料；
- (c) 他問屋宇署有否收到新世界的復工要求，有否審視其停止沉降的方案的可行性，認為有關發展項目無限期停工並不理想；
- (d) 屋宇署審視發展商提交的報告時，有否訂定工作指標規限須於某期限內回覆，當中的工作又是否符合公眾利益；以及
- (e) 大圍站上蓋物業無限期停工，與港鐵簽訂合約的新世界有甚麼責任；假如發展商一直未能符合規定而令工程延誤，是否需要作出賠償。

58. 李世鴻先生的意見綜合如下：

- (a) 他問屋宇署是否接納新世界提交的補救方案，以及有關的發展項目會何時復工，使其可以如期竣工，無礙居民使用相關的社區配套設施；
- (b) 他希望港鐵交代沉降原因；以及

- (c) 據他理解，發展商就沉降事件提交的報告須由多個部門共同審視。如當局不接納報告，會有甚麼後續工作；如當局接納報告，何時會向公眾公布調查結果和補救方案。他續問新世界於事發後的灌漿工作，是在當局同意其報告之前或之後進行。

59. 董健莉女士認為文件沒有交代沉降原因、相關的數據，以及具體的補救措施。她希望政府部門、港鐵和發展商可提供全面的回應，以釋除居民的疑慮。

60. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 他問發展商何時向屋宇署提交補救方案，而屋宇署又何時就該方案回覆。他詢問屋宇署如何評論發展商提交的報告，當中已推行甚麼措施。他希望藉此預算發展工程的復工時間，希望工程如期竣工，無礙居民使用相關的社區配套設施；以及
- (b) 他問沉降兩毫米對建築物和鐵路設施安全有何影響；如沒有的話，要多大的沉降幅度才會造成具體影響。

61. 潘國山先生的意見綜合如下：

- (a) 公眾主要關注兩點：第一，在甚麼情況下會導致鐵路暫停運作；第二，發展項目涉及的社區配套設施會否受停工影響。他認為政府的相關部門、港鐵和發展商應向公眾披露更多資料；
- (b) 他問沉降達至甚麼程度會導致鐵路運作受影響，例如減慢行車速度、減少班次以至停駛等。他希望當局提供具體數據指標，或從結構、岩土等方面加以說明；

- (c) 他詢問就沉降問題有何補救措施和發展項目的復工時間；以及
- (d) 有關的發展項目包括拆卸部分“八爪魚”天橋，政府會否在天橋設置長期監測點。

62. 許銳宇先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問沉降原因；
- (b) 他詢問補救措施的成效和具體的沉降數據；
- (c) 他詢問發展商提交報告的進度和何時會對外公布；以及
- (d) 機電工程署(機電署)多久會進行一次定期監測鐵路運作的數據收集。

63. 陳國強先生的意見綜合如下：

- (a) 沉降的補救措施涉及的開支會由發展商還是政府負責；以及
- (b) 沙田至中環線(沙中線)通車會因沉降問題延誤多久。

64. 黃學禮先生認為既然當局表示沉降會受天然環境影響，在大圍站發展項目推行之前，港鐵一直以來有否監測大圍站的沉降數據，以顯示當中的變化。

65. 李永成先生的意見綜合如下：

- (a) 顯徑站三個沉降監測點錄得超標，最高錄得 20.7 毫米。部門曾表示沉降情況已經穩定，意思是指數據維持在原有水平還是已改善；

- (b) 大圍站兩個監測點錄得超標，港鐵有否為發展商提交報告設定限期；以及
- (c) 沙中線通車會因沉降問題而延誤多久。

66. 副主席的意見綜合如下：

- (a) 港鐵是否已如實向立法會和區議會提交包括東鐵線、沙中線和港鐵物業上蓋發展項目的沉降記錄；
- (b) 他難以從文件中的數據和監測點的名稱得知監測點的位置，認為港鐵應以圖表交代。他要求港鐵於會後提交沙中線和大圍站的沉降監測點位置圖；
- (c) 當私人發展項目影響港鐵設施時，港鐵會飭令發展商停工，但當港鐵工程影響其他建築物時，港鐵卻有不同處理，當中會否涉及政府部門處理失當；
- (d) 屋宇署根據甚麼客觀準則放寬沉降標準，以及還有甚麼地方需要放寬，還是會劃一放寬；
- (e) 在八月三十日的交運會會議後，港鐵和路政署就沙中線工程沉降問題向秘書處提交了補充資料，他詢問署方和港鐵是否同意公開並上載至區議會網頁；
- (f) 大圍站發展項目除了住宅外，還有教育設施和天橋接駁系統，有關工程的施工期是多久；
- (g) 他希望發展商註冊結構工程師在會後向交運會提交有關沉降情況和補救措施等資料，並上載至

港鐵

區議會網頁；

- (h) 據他理解，如果港鐵未批准，補救措施則未可推行，因此，他詢問當局處理發展商的報告需時多久，以免延誤發展項目涉及的社區配套設施的落成；以及
- (i) 港鐵日後會如何就類似問題與議會緊密溝通。

67. 屋宇署總結構工程師/九龍及鐵路尹志榮先生的回應綜合如下：

- (a) 有關的發展項目於今年七月十二日停工，當日大圍站月台錄得 21 毫米的沉降記錄，而一支電線杆則錄得 20 毫米；在七月三十一日至九月二日期間，該兩處監測點皆錄得 23 毫米的記錄；
- (b) 設於大圍站的主體結構和馬鞍山鐵路的高架橋設置了監測點，分別錄得 1 毫米和 2 毫米的沉降記錄；
- (c) 署方的作業備考訂明鐵路保護區範圍內的私人發展項目對鐵路構築物及鐵路操作所引起影響的技術準則，並規定專業人士須監察有關鐵路構築物的沉降數據。當沉降數據達至某水平時，專業人士須予以跟進，例如指令停工等；
- (d) 作業備考訂明兩個方法計算沉降指標：
 - (i) 第一，根據實際環境如地質、施工方法、鐵路設施的結構，以及範圍、距離和布局等進行分析予以釐定。發展商會於施工前將分析報告連同工程圖則提交予署方，署方會評估結構安全，並會按既定程序把有關資料轉介土力工程處和港鐵，分別就岩土數據和行車

安全作評估分析，經三方同意後才會批准該圖則；

- (ii) 第二，在沒有進行詳細分析的情況下，以署方作業備考內所載的經驗限值為最大移動幅度，現時鐵路構築物的沉降經驗限值為 20 毫米。

註冊結構工程師可從上述兩個方法之中選擇一個。現時大圍站發展項目的註冊結構工程師選擇了後者，即以 20 毫米作為沉降指標，而對於車站主體結構和高架橋，則採用更為嚴謹的 15 毫米作指標；

- (e) 即使沉降水平達到停工指標，也不代表鐵路設施的結構會變得不安全，署方會於停工後審視有關項目的註冊專業人士所提交的緩解措施。大圍站發展項目的註冊結構工程師於七月二十日向署方提交了結構評估和分析，並建議了新增的緩解措施。署方已按既定程序諮詢了土力工程處和港鐵，並把意見綜合後交予項目的註冊結構工程師，其後於八月中旬收到該註冊結構工程師提交的修訂圖則，當中包含了所建議的緩解措施和相關的數據，署方現正進行審視，並就岩土工程有關的設計和鐵路安全分別諮詢土力工程處和港鐵。法例規定，建築事務監督須於 30 天內完成審批有關修訂圖則；
- (f) 政府明白市民關注沉降對鐵路安全的影響，已於八月六日透過新聞公報闡述新的監察和通報機制，並會於大圍站發展項目復工時向市民公布詳情；以及
- (g) 署方在事發後曾多次實地視察和評估大圍站鐵路設施的結構狀況，現時情況安全。

68. 機電署高級工程師/鐵路 5 何偉業先生的回應綜合如下：

- (a) 機電署主要監測鐵路參數是否符合行車安全，例如監測路軌的平順度、路軌與月台及架空電纜的相互距離等；
- (b) 大圍站沉降事件發生當日，機電署、屋宇署和港鐵已召開會議商討，並於翌日對外公布事件；
- (c) 現時除了加強大圍站的監測外，港鐵亦設置了自動監測系統，實時監測路軌情況，每小時提供檢測數據，港鐵須透過電腦分析檢視結果，確保符合安全要求，再交予機電署核實。作為監管部門，機電署除了檢視措施的成效外，亦會確保相關數據符合安全要求，而現時的數據顯示情況正常；
- (d) 港鐵須定期巡查路軌情況，例如是否有裂紋，方法包括以人手實地巡查及以檢查列車巡查，港鐵會適時跟進有問題的地方，另外列車司機亦會匯報異常情況；
- (e) 機電署負責鐵路開通後的安全規管，而沙中線正處於建造階段，所以機電署暫未參與其中；以及
- (f) 就大圍站沉降事件，物業發展項目的復工安排由相關部門和港鐵負責，機電署並無參與其中。而鐵路安全方面，機電署會檢視工程復工前的數據能否確保鐵路營運安全、現行的監測方法是否有效和具持續性，以及監察復工後對鐵路運作的影響，確保路軌、月台和架空電纜等相關數據符合營運安全要求。

69. 港鐵助理公共關係經理一對外事務梁文迪先生的回應綜合如下：

- (a) 港鐵同意公開其就沙中線工程沉降問題提交區議會的補充資料；以及
- (b) 就委員對沙中線工程沉降問題的意見，港鐵已於八月三十日的交運會會議後，向區議會提交相關的補充資料，歡迎委員在會後向港鐵進一步查詢。

70. 港鐵總經理—基建維修黃永健先生的回應綜合如下：

- (a) 港鐵注重營運安全，有嚴謹的維修保養制度，確保鐵路設施和列車運作正常暢順，保障鐵路安全。即使鐵路保護區內沒有工程項目進行，港鐵也會按機制保養維修，包括定期安排職員或機器巡查路軌、月台和架空電纜，確保設施結構和運作正常；
- (b) 港鐵會監測其他工程對鐵路保護區範圍內設施的影響。假設保護區內有其他私人發展項目要進行，發展商的註冊建築專業人士先要獲政府相關部門審批圖則，並須於施工前就圖則徵求港鐵的意見，然後港鐵會按法例要求註冊建築專業人士制定監測相關鐵路設施的計劃和指標，包括沉降指標和相應控制措施等，以便監測沉降及其他數據，確保鐵路運作不受影響，而發展商的註冊建築專業人士亦須定期向政府相關部門提供數據；
- (c) 關於港鐵的主動跟進方面，港鐵於七月十二日首次監測到東鐵線大圍站南行月台末端和附近架空電纜杆的沉降數據達到 20 毫米的停工指標後，已即時要求發展商停止相關鐵路保護區內的地基工程，並於翌日向議會和公眾公布有關消

息。事發後，港鐵加強了對東鐵線大圍站沉降數據的監測，由原先每星期進行一次加密至每星期兩次，而負責鐵路維修的部門亦會審視相關數據，並跟進特別情況。根據上周末監測的數據，東鐵線大圍站的沉降水平大致平穩，只有南行月台末端和附近架空電纜杆兩個監測點錄得超過 20 毫米的沉降指標，並維持在 23 毫米。東鐵線大圍站現時有接近 600 個監測點，分布在月台、路軌、架空電纜杆等設施。路軌現時設有 24 小時實時監測的監測點，港鐵每天會定期蒐集數據分析。鐵路運作講求路軌平順，以及與月台和架空電纜的相互距離符合標準。事發後，港鐵加密了檢查東鐵線大圍站相關設備的次數，並於晚間鐵路收車後進行。港鐵先後在七月和八月進行了 8 次相關檢查，結果皆顯示路軌符合安全標準。在有需要時，維修部門可以人手或機器協助調較路軌的高度，使鐵路設施處於正常水平，確保安全。此外，港鐵亦會透過恆常檢查和監察機制，確保鐵路安全運作，維修人員每隔 3 至 4 天便會檢查路軌一次；

- (d) 發展商跟進方面，在發展項目工程開展後，港鐵因應不同情況要求相關專業人士增加監測點，亦要求發展商灌漿以鞏固地下結構。港鐵正審視發展商提交的沉降研究報告和穩固工程建議，以及政府部門的意見，並會盡快回覆相關部門，以配合部門須於 30 天內批准圖則的法例要求。在確保路軌設施和營運安全不會受到後續工程影響下，港鐵才會批准復工；以及
- (e) 政府於八月六日推出監測和通報鐵路保護區範圍內的私人建築工程對鐵路運作影響的機制，以加強並完善資料的發放。港鐵會按新的通報機制，與政府相關部門緊密合作，並與區議會保持緊密聯繫。一般而言，地基工程引致附近建築物

沉降的情況並不罕見，一旦達至沉降指標，相關專業人士便須全面評估和檢視，並制定緩解措施，以減低沉降和確保營運安全，之後才會批准復工。停工指標絕非表示建築物結構和公眾安全已受到威脅，而現時大圍站的結構和列車服務是安全的。港鐵會密切監察沉降情況，並與政府相關部門和發展商緊密協調，制定合適的緩解措施。

71. 註冊建築專業人士(發展商代表)蔡志強先生的回應綜合如下：

- (a) 工地工程不論是打樁還是開挖，相關的圖則須事先經審批，審批過程包括以屋宇署和土力工程處認可的計算方式計算沉降，數據須經發展商的註冊結構工程師和上述兩個部門三方同意，作為設計指標。圖則獲批後，他會定期檢視發展項目毗鄰的大圍站的沉降數據；
- (b) 建築物的地基沉降涉及很多原因，包括環境因素如天氣、地下水位等，而地基工程施工時出現輕微沉降並不罕見，而且是無可避免的。無論是打樁式還是鑽孔式的地基工程，都會導致土體變化而引致沉降。為減低沉降，有關的發展項目的地基工程只採用挖鑽式進行，並建造厚 1.2 米、剛度符合標準的地下連續牆，施工前須建造導牆確保地下連續牆的位置，以及在近路軌位置灌漿以鞏固土體。實際施工時會受環境因素影響，因此須經常審視沉降數據。就工程而言，沉降是一個指標，設計須遵守該標準。沉降一旦超標，他會作整體審視，並逐一分析和考慮原因及對附近環境的影響；
- (c) 大圍站沉降事件發生後，他曾於七月中旬至八月期間向屋宇署提交三份報告，分別是沉降研究報

告、穩固工程建議和地基修改圖則。沉降研究報告審視包括南行月台末端沉降的情況和影響，而穩固工程建議包括建議於工地月台旁邊灌漿，以鞏固土體和減低月台向工地方向的沉降。現時屋宇署、土力工程處和港鐵正審視報告，並與他緊密聯繫，有需要時會增補資料，務求達至一個各方均同意的方案；

- (d) 大圍站南行月台末端屬箱型結構，座落於泥土上，每 12 米設有結構縫，整體設計和結構上可承受輕微的沉降；
- (e) 有關工程未來會採取有效的施工措施以減低沉降，並會加強對每個工序的監測，確保結構安全和路軌平順。之後的工程階段，他會待批准後才復工，並定期向屋宇署匯報；
- (f) 有關發展項目原定於二零二二年年底落成，若長期停工無可避免會影響施工期；以及
- (g) 關於向交運會提交有關沉降情況和補救措施等資料，他需先諮詢新世界再作決定。

72. 副主席請委員備悉黎梓恩先生出席會議。

李世榮先生提問：水泉澳邨設置港鐵特惠站事宜

(文件 TT 64/2018)

陳敏娟女士提問：增設更多「港鐵特惠站」

(文件 TT 65/2018)

73. 副主席建議合併討論上述兩項提問，獲得委員一致同意。

74. 李世榮先生已書面委託招文亮先生代為提問。

75. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

- (a) 希望港鐵解釋設置特惠站的準則，以及是否自二零零八年設置第一個特惠站後便未有改變；
- (b) 港鐵過往有否收到地區意見要求設立特惠站，當中包括甚麼地點，以及港鐵拒絕設立的原因是基於不符合準則，還是現場環境缺乏供電或其他設施而不適合。她認為相關準則並不客觀清晰；以及
- (c) 如港鐵設立特惠站是為了擴大客源，不如直接給予優惠會更佳，而不應限制於地理環境等準則，希望港鐵可放寬相關準則。

76. 招文亮先生的意見綜合如下：

- (a) 水泉澳居民一直希望區內設立港鐵特惠站，可以往沙田圍站乘搭港鐵，減輕車費負擔，故希望港鐵盡快於水泉澳邨內設立特惠站；
- (b) 希望港鐵交代特惠站每天平均的受惠人數，以及會後提供已設立的特惠站與最近港鐵站的距離；
- (c) 既然居民願意步行往港鐵站，不明白為何港鐵要以距離作為設立特惠站的準則，此舉既不便市民，亦令港鐵流失客源；以及
- (d) 他曾為其選區內新開業的商場向港鐵爭取設立特惠站，被港鐵以距離原則拒絕。希望港鐵重新考慮其要求，既可擴大港鐵客源，又可減輕路面交通負荷。

港鐵

77. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

- (a) 過去 10 年，港鐵只在沙田區設立了 7 個特惠站，數目太少；
- (b) 港鐵的回覆未有提及特惠站每天平均的受惠人次；
- (c) 他認為穗禾苑商場往火炭站與水泉澳邨往沙田圍站的步行距離相若，不明白為何前者可設立特惠站，但後者卻不可以；
- (d) 港鐵鼓勵居民步行往最近的港鐵站，現時水泉澳、隆亨、美田和廣源每天亦有很多居民這樣做，但港鐵則以距離太遠或太近拒絕在這些地點設立特惠站，他不理解港鐵的準則；
- (e) 政府在港鐵董事局有部門代表，理應為市民爭取各樣優惠；以及
- (f) 他建議港鐵於沙田每個選區設立一個特惠站。

78. 黃宇瀚先生表示瀝源邨往港鐵沙田站的距離約 500 米，符合港鐵準則。車費方面，由瀝源往觀塘，乘搭港鐵需 10.4 元，乘搭九巴 89 號線則只需 6.8 元；而由瀝源往荃灣，乘搭港鐵需 11.4 元，乘搭九巴 48X 號線則只需 8.1 元。他認為從商業角度而言，港鐵應於瀝源邨設立特惠站，惠及瀝源邨、禾輦邨和豐和邨共約 3 萬名居民。

79. 唐學良先生表示美林邨已設立特惠站，他認為與其情況相若的美田邨都應設立，吸引居民使用，使居民和港鐵兩者都得益。

80. 潘國山先生表示新翠邨已設立特惠站，他不明白邨內情況和距離皆相若的隆亨邨為何不能設立，認為這是不公平的。

81. 丁仕元先生的意見綜合如下：

- (a) 運輸署應責成港鐵增設特惠站；
- (b) 港鐵於二零零八年至二零一一年設立了 6 個特惠站，相隔 9 年才在二零一七年於新翠商場增設，他認為港鐵對特惠站的檢討需否這麼久；
- (c) 既然港鐵設立特惠站的準則是有關地點與最近港鐵站的距離不遠也不近，他詢問 500 至 600 米的距離準則對港鐵來說屬太遠還是太近；
- (d) 港鐵的距離準則應考慮實際地理環境，即使距離一樣，上落斜路已大有不同；以及
- (e) 港鐵盈利龐大，應回饋市民而非單從商業角度考慮。

82. 副主席的意見綜合如下：

- (a) 港鐵的回覆不夠詳盡，應加以說明設立特惠站的準則，亦應提供現有特惠站與最近港鐵站的步行距離；以及
- (b) 港鐵應與提出增設特惠站的委員到實地視察，並加以考慮有關建議。

83. 梁文迪先生的回應綜合如下：

- (a) 設立特惠站是港鐵推廣計劃的一部分。港鐵提供不同優惠予乘客，例如東鐵線和馬鞍山線的月票，以及自今年六月起與專線小巴合作提供至少 0.3 元的轉乘優惠等。特惠站鼓勵居民步行往最近的港鐵站，而設立特惠站的距離準則是 500 至

600 米，惟亦需考慮其他因素如電力設施、客源吸引力，以及其他商業考慮；

- (b) 就委員提出於各地點設立特惠站，他在會後將與委員實地視察；以及
- (c) 他會研究有否相關的特惠站與最近港鐵站的距離數據能交予交運會參考。

84. 副主席詢問委員，是否同意處理陳敏娟女士提出的臨時動議。

85. 委員同意討論陳敏娟女士提出的臨時動議。

86. 陳敏娟女士提出以下臨時動議：

“港鐵公司設置特惠站的目的，是希望透過推廣計劃，鼓勵更多市民選擇步行至最近的港鐵站乘搭港鐵，在為乘客提供推廣優惠同時，亦擴大客源，從而達至雙贏。

沙田區議會交通及運輸委員會認為現時港鐵公司於沙田區內設置的特惠站數量不足，本會強烈要求港鐵公司積極研究於沙田每個選區或合適位置設立更多「港鐵特惠站」，為乘客帶來方便及優惠。此外，本會亦促請運輸及房屋局推動港鐵公司、相關部門及機構協調相關工作，落實在沙田區設立更多「港鐵特惠站」的安排。”

黃冰芬女士和議。

87. 副主席詢問委員，是否同意通過第 86 段的臨時動議。

88. 委員一致通過第 86 段的臨時動議。

姚嘉俊先生提問：關注隧道收費亭的安全設施問題
(文件 TT 66/2018)

89. 姚嘉俊先生表示新建隧道如尖山隧道的收費亭通道闊約 3.7 米，而舊有隧道如獅子山隧道(獅隧)和城隧的收費亭通道的闊度則只有約 3.1 米。獅隧的交通意外數字特別多，正正反映舊有隧道在這方面的潛在危險。政府既然加闊了新建隧道的收費亭通道闊度，舊有隧道會如何處理，會否推行措施，包括提醒駕駛者減速或擴闊收費亭通道，以保障駕駛者和隧道工作人員的安全。

90. 副主席認為以往車輛駛經收費亭時要停車繳費，所以收費亭通道較窄也沒問題。隨着自動收費系統普及，車輛會以高速駛過收費亭，署方會否在興建新隧道或維修現有隧道時檢討相關設計。

91. 運輸署工程師/沙田一趙崇高先生的回應綜合如下：

- (a) 大部分發生於隧道收費廣場的交通意外均涉及人為因素，包括駕駛者換行車線前未有小心留意交通情況、跟車太貼、司機駕駛時不專注交通情況等；
- (b) 獅隧車流量偏高，因此意外數字亦較高，要把車流量納入意外率計算才可分析實際情況；
- (c) 法例規定於道路上行走的車輛闊度限制為 2.5 米，收費亭通道足夠讓所有車輛經過。根據警方分析，收費亭通道的闊度並非釀成交通意外的成因；以及
- (d) 運輸署不時會檢討不同道路包括隧道收費廣場路段的安全，亦會根據警方意外調查報告，在有需要時研究修改道路設計。

陳諾恒先生提問：加裝為長者和殘疾人士延長行人閃動綠燈的智能裝置及在行人過路處安裝倒數計時器

(文件 TT 67/2018)

92. 陳諾恒先生的意見綜合如下：

- (a) 運輸署可否提供有關研究的中期報告或數據作參考；
- (b) 沙田區人口老化，對有關裝置有所需求，卻未在試驗地點之列，署方以何準則揀選試驗地點；以及
- (c) 香港的交通過路設施不及其他地方先進，如美國、日本、韓國、台灣和內地已有相關的倒數裝置。

93. 董健莉女士的意見綜合如下：

- (a) 香港的行人過路設施不及其他亞太地區如新加坡先進，認為相關裝置可保障行人和駕駛者安全，減少交通意外；
- (b) 沙田區有威院，而且人口老化屋邨林立，她對於沙田不被納入試驗計劃感到失望；以及
- (c) 希望署方交代揀選試驗地點的準則、試驗計劃的完成日期，以及如何推廣相關裝置，尤其在人口老化較嚴重的沙田區。

94. 副主席的意見綜合如下：

- (a) 就有關延長行人閃動綠燈的智能裝置，他問延長燈號會令整組交通燈號的時間延長，還是會令其他路段的燈號縮短時間，以遷就需延長時間的行

人過路燈號；

- (b) 署方有否參考新加坡的行人過路設施的設計；
- (c) 署方可否說明揀選試驗地點的具體準則，並於會後提供相關資料；以及
- (d) 希望署方在計劃的下一階段考慮以沙田區作為試點。

95. 趙崇高先生的回應綜合如下：

- (a) 署方揀選試驗過路處時會考慮幾項準則，包括行人過路設施較接近長者或殘疾人士較常出行的地方，例如安老院、醫院、長者或殘疾人士機構及服務中心；第二是有關的過路處並非繁忙路口、以免造成交通擠塞；
- (b) 當過路處設計只有行人和行車兩個階段而不涉及其他過路處，延長行人過路燈號會增加整組交通燈號的時間；而當過路處涉及多個行車方向，延長行人過路燈號會縮短另一方向的行車時間，整組交通燈號的時間則維持不變；
- (c) 推行試驗計劃前，署方曾派員往外地包括新加坡考察，參考相關設施的成效；
- (d) 計劃仍處於試驗階段，成效很大程度取決於駕駛者和行人的習慣和態度，而香港的情況與外國有可能不同。署方正蒐集各項數據，故暫時未能提供中期報告，當報告備妥，署方會適時通知委員；以及
- (e) 他在會後會要求署方相關分部提供揀選試驗地點的準則並把資料交予交運會。就委員要求於沙

運輸署

田試行計劃一事，他會向署方相關分部反映意見。

下次會議日期

96. 下次會議定於二零一八年十月二十五日(星期四)下午二時三十分舉行。

97. 會議在下午七時三十四分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一八年十月