



二零一九年二月二十一日
資料文件

文件 TT 1/2019

沙田區議會
交通及運輸委員會

政府部門及有關機構就上次會議所議事項的回覆

1. 有關投訴新界的士拒載
(會議記錄 TT 8/2018 第 6(b)段)

運輸署的回覆

政府於一九七六年引入新界的士，為新界偏遠地區居民提供合法及適當之的士服務。為切合上述運作模式以配合乘客需求，新界的士的營運範圍，亦主要限於新界東北(即沙田以北)和新界西北(即荃灣以北)的地區，以確保在營運範圍內有適切的新界的士服務。現時，新界的士可沿指定路線前往沙田區的沙田馬場及威爾斯親王醫院，但新界的士是不可以由恒安邨接載乘客前往沙田中央廣場。

在處理這宗拒載投訴時，本署職員錯誤發信給有關新界的士車主指其司機拒載。就此本署已責成有關職員，日後要小心處理投訴個案，以免出現類似的錯誤。雖然本署未有收到的士車主的書面回覆，不過涉事新界的士司機日前已致電向本署查詢，本署職員亦已於電話中表示歉意。另外，本署亦已去信該名的士車主，就事件對車主及司機所造成的不便致歉。

**2. 有關搬遷大圍積存街油站的可行性
(會議記錄 TT 8/2018 第 8 段)**

運輸署的回覆

如相關政府部門(包括規劃署及地政總署)能確認搬遷大圍積存街的油站，運輸署會研究在騰空的油站空地及旁邊的植被用地興建路旁咪錶停車泊位。

規劃署的回覆

本署已就搬遷大圍積存街油站作停車場的有關建議諮詢各相關部門，包括環境局、沙田地政處及運輸署。政府認為有關用地仍需繼續保留作油站用途。儘管如此，本處得悉沙田區議會交通及運輸委員會轄下大型交通建設及單車網絡發展工作小組剛於今年一月完成「沙田區車輛泊位設施研究」。有關文件已轉發至各相關部門，包括土木工程拓展署、運輸署、警務處、路政署等傳閱及參考。相信有關部門將仔細研究報告的建議，並作出適當的跟進。

**3. 有關大埔公路(沙田段)擴闊工程限制車速對車流量影響的
補充資料(會議記錄 TT 8/2018 第 62(a)段)**

土木工程拓展署(土拓署)的回覆

施工期間，為盡量減少對交通的影響，本署會於繁忙時段保持大埔公路(沙田段)來回行車線數目不變。因此，本署需要利用毗鄰大埔公路(沙田段)的路肩、單車徑、行人路、綠化帶及斜坡等，作施工區域及臨時道路，並實施合適的臨時交通管理措施分階段遷移行車道，以進行道路及隔音屏障工程。有關的安排須符合運輸署制定的《運輸策劃及設計手冊》的要求，例如在車速限制每小時50公里、70公里和80公里的道路，其行車彎度半徑最少分別為88米、175米及230米，而構築物與行車路之間應有不少於分別為1米、1米及0.5米的橫向安全淨距。

由於受制於大埔公路(沙田段)兩旁的現有構築物(包括東鐵線、沙田鄉事會路橋墩、連城廣場等)的限制，部分臨時遷移後的行車道，可提供的行車彎度半徑及橫向安全淨距，只能滿足車速限制每小時50公里的要求。因此，本署須要把車速限制由現時每小時70或80公里，臨時下調至每小時50公里，以符合道路安全守則，保障工人及道路使用者的安全。

至於道路的設計容車量，主要是取決於行車線數目，而非車速限制。一般而言，當車速較高時，車輛之間的距離會相對車速較低時為大，所以兩種車速限制下，在同一路段的容車量比率是相若的。

在繁忙時間，現時該路段的平均車速一般低於每小時50公里，因此，本署預計下調車速限制對現時繁忙時間的交通狀況及車龍尾不會有明顯的影響。至於非繁忙時間，本署預計往九龍西及荃灣方向的行車時間大約只會增加約1分鐘(以減速路段1.8公里計算)，但不會影響容車量，亦不會產生車龍。

4. 有關大埔公路(沙田段)擴闊工程導致車輛分流至其他道路的影響(會議記錄 TT 8/2018 第 62(c)段)

土拓署的回覆

本署建議把車速限制由現時每小時70或80公里臨時下調至每小時50公里，以符合現有道路安全守則，保障工人及其他道路使用者的安全。

現時在繁忙時間，大埔公路(沙田段)的平均車速一般低於每小時50公里，因此，把車速限制由每小時70及80公里減低至每小時50公里，對繁忙時間的行車時間是沒有大差別的；至於在非繁忙時間，實施臨時減低車速限制後，本署預計往九龍西及荃灣方向的行車時間，由現時的5分鐘，增加約1分鐘至6分鐘。

另外，如由大埔、北區或馬鞍山區，繞行T6號主幹路/大老山公路及大涌橋路往市區，需要駛經約10至17個路口(見附圖一)，行車時間會較長。根據本署估算，在非繁忙時間，經上述路段往九龍西及荃灣方向，需約10至13分鐘。因此本署預計駕駛者繞行T6號主幹路/大老山公路及大涌橋路往市區的機會較少。即使有小部份車輛在非繁忙時間改行該路段，本署預計該路段也有容納的空間。

於工程期間，本署及工地監督人員會密切監察大埔公路(沙田段)及其鄰近道路的情況。如有需要，會在得到運輸署及警方交通部的同意下作出應對措施。

5. 有關要求“沙中線”(屯馬線)先開通沙田往返九龍段的臨時動議(會議記錄 TT 8A/2018 第 3(b)段)

路政署的回覆

有鑑於二零一二年至二零一四年宋皇臺站遺蹟的考古工作、發現和遺蹟保育方案，引致沙中線「大圍至紅磡段」工程估計約有11個月的滯後，令「大圍至紅磡段」的完工通車時間延遲至二零一九年年底。路政署一直協調及監察沙中線的建造工程。經工程團隊的努力，於「大圍至紅磡段」實施的追回進度措施已見成效，因此，本來預計「大圍至紅磡段」可提前至大約二零一九年年中通車。然而，由於去年紅磡站的連串事件及相關調查工作，通車目標日期需要再作檢討。

就局部開通「大圍至紅磡段」部分車站及路段的需要及可行性，港鐵公司於二零一九年一月二十四日向政府表示局部開通的方案是否可行，主要受制於合約編號1112下興建的紅磡北面連接隧道、以及位處於列車停放處範圍內，用作沙中線屯馬線的鐵路系統控制用房是否能及早通過有關部門包括屋宇署及消防處的審批。此外，有關局部開通方案需考慮局部開通鐵路路段的技術可行性、鐵路系統的運載力、訊號系統的改動、路面交通的配合等因素。政府會繼續積極與港鐵公司探討合適的方案，並以實質可行性和鐵路營運安全為優先考慮。

港鐵的回覆

港鐵公司知悉沙田區議會交通及運輸委員會在二零一八年十二月十八日的會議上通過有關沙田至中環綫(沙中綫)分段通車的動議。

港鐵公司一向以鐵路項目的安全作為首要原則。公司正按照早前已獲政府接納的全面評估策略建議，進行紅磡站擴建工程的核實工作。考慮到上述核實及安全測試，其結果將令整體工程進度存在變數，政府已要求港鐵公司就分段通車進行可行性研究。有關研究涵蓋一連串技術及車務考慮，包括改動信號系統、改動軌道設計以配合分段通車的列車運作、以及分段通車對現有鐵路綫以及屯馬綫全綫開通安排的影響。

由於屯馬綫的控制室及信號系統等設備均設於紅磡站擴建部分以及其相連結構內，因此，分段通車建議須就遷移及改動這些信號系統設備和線路的可行性作仔細研究。

6. 有關要求設立臨時停車場及其他措施紓緩水泉澳邨泊位不足問題的臨時動議(會議記錄 TT 8A/2018 第 12(c)段)

運輸署和沙田地政處的聯合回覆

路政署已落實交還位於博泉街配水庫側用地。沙田地政處正與路政署商討交還用地的詳細安排，並已就出租該幅土地作臨時收費公眾停車場的建議諮詢各相關政府部門及當區人士。

同時，運輸署已經完成於多石徑設置10個商用泊車位的設計，並會安排相關工程部門施工。

為回應泊車位供應的關注，運輸署會繼續推行不同的措施，以增加泊車位數目，包括在不影響道路安全及其他道路使用者的情況下，在適當地點（包括行車天橋底的空地）加設路旁咪錶泊位。

房屋署的回覆

香港房屋委員會(下稱「房委會」)在規劃水泉澳邨整體泊車數量時，已參照「香港規劃標準及準則」的指引按屋邨的預計人口規劃泊車位。考慮到水泉澳邨的地理位置，房委會已採用了較高的停車設施標準，並分別提供額外15%的私家車位及電單車位，以應付需求。水泉澳邨合共提供333個私家車位、69個電單車位及32個輕型貨車位。此外，水泉澳廣場另有70個時租私家車位供訪客使用。

自二零一五年水泉澳邨入伙至今，為應對居民對月租泊車位的需求，房委會安排多項措施增加屋邨的泊車位數目，包括特別增設浮動月租私家車位，由最初29個逐步增至現時53個浮動月租私家車位；加設時租停車場夜泊優惠，即由晚上11時至翌日早上七時，每小時收費13元，為有需要泊車位的居民提供夜泊服務；今年度亦已於水泉澳邨停車場內新增2個私家車及8個電單車泊車位；另正研究將部份未租出的輕型貨車位以短暫月租形式租予本邨輪候冊上的私家車車主，以紓緩車主輪候的時間。至於建議在水泉澳邨停車場加裝泊車架，現時房委會轄下屋邨停車場並沒有設置這類設施。

7. 有關香粉寮街交通意外涉事車輛的補充資料
(會議記錄 TT 8A/2018 第 16(c)段)

香港警務處的回覆

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
交通意外 傷亡宗數 (致命)	0	0	0	0	0	1
涉及車輛類別 (宗數)	-	-	-	-	-	公共小巴(1)
交通意外 傷亡宗數 (嚴重)	1	7	3	1	1	0
涉及車輛類別 (宗數)	公共小巴(1)	私家車(2) 公共巴士(1) 公共小巴(1) 非專營巴士 (1) 市區的士(2) 電單車(1) 單車(1)	私家車(1) 公共小巴(2) 市區的士(1) 單車(1)	私家車(1)	公共小巴(1)	-
交通意外 傷亡宗數 (輕微)	6	11	5	7	6	10
涉及車輛類別 (宗數)	私家車(4) 輕型貨車(2) 公共巴士(1) 單車(1)	私家車(3) 輕型貨車(1) 公共小巴(2) 非專營巴士 (2) 電單車(2) 單車(3)	中型貨車(1) 公共巴士(1) 公共小巴(1) 市區的士(1) 單車(3)	私家車(1) 輕型貨車(1) 公共巴士(1) 非專營巴士 (3) 市區的士(2) 單車(2)	私家車(2) 非專營巴士 (1) 市區的士(2) 電單車(3) 單車(1)	私家車(5) 輕型貨車(1) 公共巴士(2) 公共小巴(2) 市區的士(2) 電單車(2) 單車(1)
交通意外 傷亡宗數 (合計)	7	18	8	8	7	11
交通意外傷 亡 (人數)	7	20	10	10	11	11

8. 有關改善香粉寮街道路安全的臨時動議
(會議記錄 TT 8A/2018 第 22 段)

運輸署的回覆

本署建議在大圍香粉寮街美田邨美全樓對出加設交通燈號控制的行人過路處，代替現時該處的行人輔助線，這建議正由沙田民政處進時地區諮詢。至於要求擴闊香粉寮街整段行車路，由於沿香粉寮街路旁都有種植區，種植區內亦種植很多高大的樹木，另一邊路旁是單車徑，建議需涉及遷移或斬掉這些高大樹木或取消單車徑，因此本署需要小心研究。

9. 有關要求加密 A41P 機場巴士班次的臨時動議
(會議記錄 TT 8A/2018 第 49 段)

運輸署的回覆

本署一直十分關注龍運巴士有限公司(龍運)機場巴士第 A41P 號線(烏溪沙站 - 機場(地面運輸中心))的服務水平，現時龍運路線第 A41P 號線於早上繁忙時間班次為二十至三十分鐘一班。根據本署最近的實地調查顯示，第 A41P 號線早上繁忙時間往機場的班次平均載客率約為百分之五十二，最高載客率約為百分之六十二；晚上繁忙時間往烏溪沙站方向的班次平均載客率約為百分之五十八，最高載客率約為百分之六十七，顯示現時班次能夠滿足乘客需求。儘管如此，本署及龍運亦已備悉有關增加第 A41P 號線班次及在雅典居和欣安邨設立機場巴士站的意見，並會繼續留意該線的乘客量，按實際情況適時檢視其服務水平，以配合乘客需求。

龍運的回覆

本公司已備悉上述動議之意見，並會與運輸署保持溝通，繼續留意沙田各區乘客的乘車模式，適時檢視有關服務，以配合乘客需求。

10. 有關要求全面檢討沙田區來往機場及港珠澳大橋香港口岸的巴士線的臨時動議(會議記錄 TT 8A/2018 第 56 段)

運輸署的回覆

本署一直十分關注沙田區的機場巴士服務，現時沙田區往來機場的路線包括龍運第 A41 號線(沙田(愉翠苑)- 機場(地面運輸中心))、第 A41P 號線(烏溪沙站 - 機場(地面運輸中心))、第 E42 號線(沙田 (博康)- 機場(地面運輸中心))；通宵機場巴士服務則包括第 NA40 號線(烏溪沙站-港珠澳大橋香港口岸)、第 NA41 號線(沙田(水泉澳)-港珠澳大橋香港口岸)及第 N42 號線(馬鞍山(耀安) - 東涌站)，現時機場巴士的服務範圍已覆蓋大部份的沙田區主要屋苑。儘管如此，本署及龍運會繼續就個別路線在繁忙日子或時段的實際乘客需求，額外增加車輛及特別班次加強服務。

龍運的回覆

有關港珠澳大橋香港口岸的公共交通安排由運輸署負責策劃及制定，巴士公司配合政府執行。

本公司已備悉上述動議之意見，並會與運輸署保持溝通，繼續留意沙田各區乘客的乘車模式，適時檢視有關服務，以配合乘客需求。

沙田區議會秘書處
STDC 13/65/45

二零一九年二月

附圖一 由北區/大埔/馬鞍山，經沙田往荃灣或九龍方向的路線

