



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. 有關改善沙田區機場巴士路線的臨時動議
(會議記錄 TT 1/2019 第 58 段)

運輸署的回覆

謝謝委員表達對增設巴士線往來大圍及機場建議的支持。

本署明白委員均希望有更多機場巴士路線能覆蓋沙田各區。然而，本署在規劃來往機場的公共運輸服務時，除了為市民提供便捷的途徑前往各區外，同時亦要兼顧資源能否有效運用。在考慮開設新巴士路線或重組機場巴士路線時，本署須審慎研究該區是否有足夠的乘客量、其他可供選擇的運輸服務及其現時的服務水平、建議路線的可行性、可能帶來的交通負荷及路邊空氣污染等相關因素。

現時，龍運巴士於沙田區提供共三條來往機場的巴士線，包括第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))及第E42號線(沙田(博康) - 機場(地面運輸中心))。目前，上述機場路線的服務大致已可應付沙田區的服務需求，惟因應沙田區的持續發展及人口增長，本署於《2019至2020年度巴士路線計劃》建議增設第A42號線經大圍往返沙田(水泉澳)及機場，以為水泉澳邨及沙田其他地區的乘客提供直接往返機場的巴士服務。我們預計當建議的第A42號線投入服務後，沙田區往返機場的巴士乘客的乘車模式及需求會有所轉變，部份現時乘搭第E42號線的乘客會轉為乘搭第A42號線直達機場客運大樓，令第E42號線的實際乘客需求下降，而需對該

線的服務作出調整，因此亦建議屆時將第E42號線的兩輛雙層巴士調配至第A41號線伸延其於沙田的終點站至沙田(黃泥頭)及試辦由火炭(駿景園)來往機場的第A41號線上午繁忙時間特別班次，以期為更多沙田居民提供直接往返機場的巴士服務。

本署會繼續留意沙田區的發展與乘客出行模式的轉變，並在有需要時與巴士公司商討改善機場巴士服務的可行性。謝謝你們對機場巴士服務的意見。

龍運巴士有限公司(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，適時檢視沙田區之機場巴士服務。

2. 有關增加由火炭往返機場、港珠澳大橋香港口岸和港島巴士路線的臨時動議(會議記錄 TT 1/2019 第 64 段)

運輸署的回覆

政府一直因應社區發展的需要，適時計劃及提供相應公共交通安排，以滿足乘客需求。另一方面，現時樂景街一帶的居民如需前往香港島，可於上午繁忙時段乘坐巴士第280X號線特別班次，於西區海底隧道轉乘不同巴士路線，如第960、961、968號線前往上環至天后一帶；亦可選乘鐵路，於紅磡海底隧道收費廣場，轉乘隧巴第101或111號線前往中環、上環一帶。

本署及巴士公司在《2019至2020年度巴士路線計劃》中，亦有建議開辦一條新巴士服務來往火炭/大圍及西灣河，為火炭一帶居民於上午及下午繁忙時間提供往返港島東區的服務；同時建議以試辦形式，於上午繁忙時間增設一班第A41號線特別班次，由火炭(駿景園)前往機場，並可於機場轉乘其他巴士服務前往港珠澳大橋香港口岸。

本署現正就上述的路線計劃諮詢各相關區議會交通及運輸委員會，並會在諮詢完結後歸納和總結各方的意見，及後與巴士公司落實有關方案。本署亦理解委員希望加強火炭往返港島的公共交通服務，本署會與巴士公司於制訂巴士路線計劃時作出適當考慮。

九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)的回覆

本公司備悉委員提出增加經尖山隧道、西隧往返中環、金鐘及灣仔的意見，會用作日後改善服務的參考。

龍運的回覆

本公司一直和運輸署就港珠澳大橋香港口岸的相關事宜保持溝通，並全力配合及執行有關當局所制定的公共交通安排，以便利市民透過港珠澳大橋香港口岸前往內地。

本公司已備悉上述動議之意見，並會與運輸署保持溝通，繼續留意火炭區乘客的乘車模式，適時與署方檢視有關建議的可行性。

新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司的回覆

公司對有關建議持開放態度，並會在日後制定路線計劃時作為參考及研究。

3. 有關反對削減 87K 號線巴士服務的臨時動議 (會議記錄 TT 1/2019 第 69 段)

運輸署的回覆

本署及巴士公司於《2019至2020年度巴士路線計劃》中，建議視乎乘客需求，調整第87K號線(大學站 - 錦英苑 (循環線))的班次，以調配資源加強第274P號線(烏溪沙站 - 大埔工業邨)的服務。

本署及巴士公司理解沙田區居民重視第87K號線的巴士服務，並會積極跟進有關意見。本署會於諮詢各相關區議會交通及運輸委員會後，歸納和總結各方的意見，方與巴士公司跟進有關安排。

九巴的回覆

本公司備悉委員對本年度沙田區巴士路線計劃提出的意見，並會與運輸署跟進相關路線計劃詳情。

4. 有關 T4 號主幹路工程的補充資料 (會議記錄 TT 1/2019 第 107(d)段)

土木工程拓展署提交的補充資料，載於附件。

沙田區議會秘書處
STDC 13/65/45

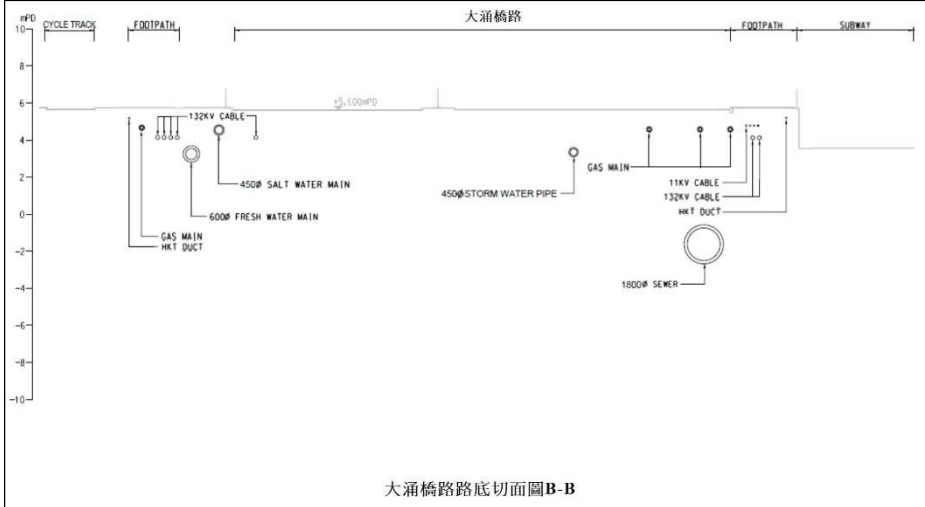
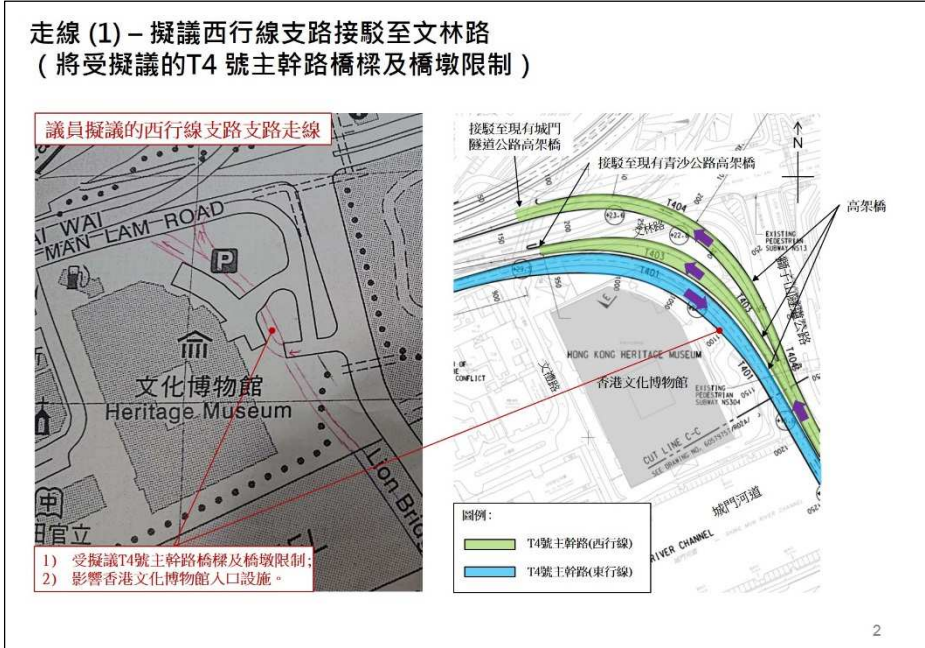
二零一九年四月

回應於 2019 年 2 月 21 日交運會會議上的意見

土木工程拓展署就2019年2月21日交運會會議上的討論，提供以下補充資料：

- T4號主幹路西行線連接大涌橋路受制地底藏有大量公共設施
- 有關T4號主幹路西行線增設支路出口連接文林路建議(會議記錄TT 1/2019第103(b)段)

討論和議員意見	土木工程拓展署回應
<p>T4號主幹路西行線連接大涌橋路受制地底藏有大量公共設施</p>	<p>在文件 TT 6/2019 附件二的圖三上，我們加設以下大涌橋路的切面圖 A-A 及 B-B。從這兩個切面圖可見，大涌橋路路底有大量公用設施。</p> <div data-bbox="497 779 1428 1429" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;">走線 (2) (方案一) – 擬議西行線支路接駁至大涌橋路(北行線)</p> <p>考慮一： 只能經大涌橋路(北行線)往沙田鄉事會路及沙田圍路，未能直接前往乙明邨、博康邨或往大圍方向</p> <p>考慮二： 為避開現有私人地段，行車道路線要盡量向南移至現時行人路及單車徑地底</p> <p>考慮三： 沿行車道路線(即現有行人路及單車徑地底)鋪設了13.2萬伏特電纜、中壓煤氣管、電話線、雨水管及1800毫米直徑污水管，這些地下公用設施需要大規模改造重置</p> <p>考慮四： 需要擴闊大涌橋路(北行線)以容納支路出口行車線，現有城門河第一海濱花園部分範圍將會被佔用，而灑源橋平台結構或需部分重建</p> <p>考慮五： 將要重置現有城門河第一海濱花園旁的巴士站</p> <p>考慮六： 現有連接乙明邨及城門河畔的行人隧道結構或需部分重建</p> <p>考慮七： 現有曾大屋遊樂場的網球場會受工程影響，需要臨時封閉及重建</p> <p>圖例： █ 擬議支路 █ T4號主幹路(西行線) █ 私人地段</p> </div> <p style="text-align: center;">文件 TT 6/2019 附件二 圖三：擬議支路接駁至大涌橋路(北行線) - 方案一</p> <div data-bbox="497 1594 1428 2049" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;">車公廟路路底切面圖A-A</p> </div> <p style="text-align: center;">切面圖 A-A</p>

討論和議員意見	土木工程拓展署回應
	<p style="text-align: center;">土木工程拓展署回應</p>  <p style="text-align: center;">大涌橋路路底切面圖B-B</p> <p style="text-align: center;"><u>切面圖 B-B</u></p>
<p>建議增設西行線支路出口連接文林路</p>	<p>我們審視了三個不同走線連接文林路(走線(1)-(3))。此外，我們亦審視了一個走線連接獅子山隧道公路(南行線)(走線(4))。</p>
	<p style="text-align: center;"><u>走線(1) - 擬議西行線支路接駁至文林路</u></p>  <p style="text-align: center;"><u>圖一：擬議支路接駁至文林路(走線(1))</u></p> <p>(一) 擬議支路將受擬議 T4 號主幹路東行線橋樑及橋墩限制；及</p> <p>(二) 擬議支路將影響及須重置香港文化博物館現有的入口設施。</p>

討論和議員意見

土木工程拓展署回應

走線(2) - 擬議西行線支路接駁至文林路



圖二：擬議支路接駁至文林路(走線(2))

- (一) 擬議支路的最小彎度半徑只有 28 米，未能符合《運輸策劃及設計手冊》第二卷第三章第 3.3.3.1 節 44 米的要求，因此技術上並不可行；
- (二) 擬議支路路面水平受到文林路淨空高度及 T4 號主幹路(西行線)橋底水平限制，因此技術上並不可行；
- (三) 由於擬議支路分岔位置原為上坡路段，未能在短距離下降至現有文林路的路面水平(位於香港主水平基準之上約正 6 米)，因此技術上並不可行；
- (四) 擬議支路比 T4 號主幹路(西行線)更接近蔚景園(距離約 75 米)；
- (五) 擬議支路將影響獅子山隧道公路與大埔公路(大圍段)交界現有的行人路及行人隧道；
- (六) 擬議支路橋墩需座於獅子山隧道公路上，牽涉更多道路改建工程；
- (七) 擬議支路將需重置現有獅子山隧道公路(北行線)的現有巴士站；及
- (八) 擬議支路出口將會佔用部分現有加油站範圍。

討論和議員意見

土木工程拓展署回應

走線(3) - 擬議西行線支路接駁至文林路



圖三：擬議支路接駁至文林路(走線(3))

- (一) 受制於現有青沙公路的橋墩，擬議支路走線不可位於文林路以北；
- (二) 擬議支路路面水平受文林路淨空高度及 T4 號主幹路(西行線)橋底水平限制，因此技術上並不可行；
- (三) 由於支路分岔位置原為上坡路段，未能在短距離下降至現有文林路的路面水平(約正 6 米)；及
- (四) 受制於擬議支路，T4 號主幹路(西行線)須向蔚景園方向稍移，與蔚景園距離減至約 95 米。

討論和議員意見

土木工程拓展署回應

走線(4) - 擬議西行線支路接駁至獅子山隧道公路(南行線)



圖四：擬議支路接駁至獅子山隧道公路(南行線)
(走線(4))

- (一) 擬議支路將更接近蔚景園(距離只有約 68 米)；
- (二) 擬議支路將須佔用現有沙田公園部分範圍；
- (三) 擬議支路將影響沙田公園內大量樹木及斜坡；
- (四) 擬議支路的橋墩將影響現有獅子山隧道公路的行人路及單車徑；及
- (五) 擬議支路的橋墩或需座於獅子山隧道公路上，牽涉更多道路改建工程。

綜合以上考慮，由於四個走線(走線(1)-(4))未能符合《運輸策劃及設計手冊》的要求，亦受擬議 T4 號主幹路及現有青沙公路橋樑及橋墩限制，以及須重置現有香港文化博物館入口設施、行人路、單車徑、行人隧道、巴士站、加油站及沙田公園設施，並更靠近沙田市中心，因此四個走線皆不理想。經詳細考慮後，我們建議不增建西行線支路接駁至文林路或獅子山隧道公路(南行線)。