

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一六年度第六次會議記錄

會議日期：二零一六年十一月八日(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>
李世榮先生(主席)	區議會議員	下午二時三十五分	下午八時二十八分
容溟舟先生(副主席)	"	下午二時三十五分	下午八時二十八分
何厚祥先生,BBS,MH	區議會主席	下午二時四十分	下午八時二十八分
彭長緯先生,SBS,JP	區議會副主席	下午二時三十五分	下午五時十五分
陳兆陽先生	區議會議員	下午二時三十五分	下午六時零九分
陳敏娟女士	"	下午二時三十五分	下午八時二十八分
陳諾恒先生	"	下午三時零一分	下午八時零二分
程張迎先生,MH	"	下午二時三十五分	下午八時二十八分
趙柱幫先生	"	下午二時四十六分	下午八時二十八分
招文亮先生	"	下午二時四十三分	下午七時四十六分
許銳宇先生	"	下午二時三十九分	下午八時二十八分
黎梓恩先生	"	下午三時十五分	下午八時二十八分
林松茵女士	"	下午二時三十五分	下午五時十九分
李子榮先生	"	下午五時十六分	下午七時十分
梁家輝先生	"	下午三時十分	下午七時零四分
李世鴻先生	"	下午二時三十六分	下午八時二十八分
李永成先生	"	下午二時三十五分	下午七時十三分
吳錦雄先生	"	下午二時三十六分	下午五時零二分
龐愛蘭女士,BBS,JP	"	下午二時三十五分	下午六時四十一分
潘國山先生,MH	"	下午二時三十五分	下午七時零四分
蕭顯航先生	"	下午二時四十三分	下午八時二十八分
丁仕元先生	"	下午二時四十六分	下午四時五十三分
唐學良先生	"	下午二時三十五分	下午八時二十八分
董健莉女士	"	下午二時三十五分	下午七時五十五分

<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	下午四時四十四分	下午八時二十八分
王虎生先生	”	下午二時三十五分	下午八時二十八分
黃學禮先生	”	下午二時四十二分	下午八時二十八分
黃嘉榮先生, MH	”	下午二時三十五分	下午七時四十二分
黃冰芬女士	”	下午二時三十五分	下午六時十二分
黃宇翰先生	”	下午二時三十五分	下午五時五十四分
丘文俊先生	”	下午二時三十五分	下午五時十九分
葉 榮先生	”	下午二時三十五分	下午八時二十八分
姚嘉俊先生	”	下午二時三十五分	下午七時五十三分
余倩雯女士	”	下午二時三十五分	下午八時二十八分
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>
溫少玲女士	沙田民政事務處高級聯絡主任(西)
袁俊傑先生	沙田民政事務處高級行政主任(區議會)
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
盧沛儒女士	運輸署工程師/沙田二
曾廣福先生	運輸署工程師/馬鞍山
馮家晉先生	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(沙田四)
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)
盧俊豪先生	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
洪安琪女士	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任
林世樹先生	九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)
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>
麥定邦先生	路政署高級工程師/沙中線 1
陳永毅先生	路政署高級工程師/沙中線 4

應邀出席者

楊世喜女士	路政署高級工程師 4/暢道通行
潘嘉豪先生	路政署工程師 4/暢道通行
鄧錦基先生	路政署高級工程師/行人通道上蓋 1
郭俊森先生	路政署工程師/新界 4-2
陳志明先生	運輸署高級工程師/特別職務
利世鏗先生	運輸署工程師/特別職務
甄基志先生	土木工程拓展署工程師/12 (新界東)
伍國章先生	土木工程拓展署高級工程師/4 (新界東)
鍾偉堅先生	栢誠工程顧問(亞洲)有限公司工程經理
鄭慶鴻先生	香港鐵路有限公司公共關係經理-項目及物業
李永孝先生	香港鐵路有限公司高級統籌工程師
吳雪花女士	香港鐵路有限公司車務經理-西鐵綫及馬鞍山綫
曾啟宇先生	香港鐵路有限公司高級建造工程師-信號
胡榮灝先生	香港鐵路有限公司分組車站經理-專責項目
高偉傑先生	博威工程顧問有限公司駐地盤工程師
余景騰先生	協力建業有限公司地盤代表
鄭子安先生	協力建業有限公司地盤副代表
石文華先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司董事
鄭健興先生	萬利仕(亞洲)顧問有限公司助理交通工程師

未克出席者

莫錦貴先生, BBS	區議會議員	(已請假)
陳國強先生	”	(未有請假)
鄭則文先生	”	”
麥潤培先生	”	”
曾素麗女士	”	”

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：

莫錦貴先生

工作原因

3. 交通及運輸委員會(交運會)通過上述委員的請假申請。

通過二零一六年九月六日會議記錄

(會議記錄 TT 6/2016)

4. 龐愛蘭女士建議把第 78(c)段修訂為：

“龐愛蘭女士就獅隧地面凹凸不平及...”

5. 交運會接納上述修訂建議，並通過經修訂的會議記錄。

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 56/2016)

6. 招文亮先生詢問 NA40 及 NA41 號線何時開辦。
7. 龐愛蘭女士提醒運輸署應於半年內，回覆交運會 NA40 及 NA41 號線可否途經樂景街及雅典居。
8. 容溟舟先生查詢 NA40 及 NA41 號線的安排，以及九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)於城門隧道(城隧)轉車站實施即日來回優惠計劃的安排。
9. 李永成先生詢問 NA40 號線途經雅典居的安排何時落實。
10. 運輸署高級運輸主任/馬鞍山邱功遠先生回應說，希望 NA40 及 NA41 號線可於聖誕假期投入服務。現時署方仍與巴士公司商討走線及其他細節安排，並會於適當時候提前通知委員。如部分站點未能納入上述路線，署方會於上述

路線投入服務後，了解整體行車時間及乘客量分布，再作檢討。

11. 九巴高級車務主任盧俊豪先生回應說，九巴將於今年十一月五日至明年一月三十一日實施即日來回八折優惠計劃，乘客如於同日使用八達通卡乘搭同一組路線，回程車費將獲八折優惠。而現時在城隧轉車站無須用八達通卡支付車費的路線，九巴現正提升八達通系統，並由今年十一月十二日起，為該批城隧路線提供即日回程優惠，直至二零一七年二月七日。他們歡迎委員就個別路線向他們查詢。

討論事項

沙田至中環線項目進度報告

(文件 TT 57/2016)

12. 主席歡迎路政署及香港鐵路有限公司(港鐵公司)的代表出席會議。

13. 港鐵公司的代表簡介文件內容。

14. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 馬鞍山線(馬鐵)列車由四卡改為八卡後，大圍站將會更加擠塞；
- (b) 他詢問有何措施處理將來眾多行人使用顯徑站地面行人過路處的情況；以及
- (c) 顯徑站的車輛停泊處將不敷應用，他詢問有何應對措施，以防車輛違例停泊。

15. 蕭顯航先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問為何的信號線長達 2 000 公里；

- (b) 他詢問相關機構如何知道於馬場站的測試對居民有何影響，以及於深夜測試時產生的噪音造成什麼影響。他欲知悉通車後噪音問題會否更為嚴重，並認為即使噪音不超出標準，仍會對居民造成滋擾，盼港鐵公司跟進；以及
- (c) 在火炭站，接駁平台的樓梯太陡斜，他詢問港鐵公司是否有計劃把樓梯改為扶手電梯，以減少意外的發生。

16. 黃冰芬女士的意見綜合如下：

- (a) 馬鐵列車由四卡改為八卡後載客量上升，她擔心會導致大圍站及九龍塘站的月台空間不足，詢問港鐵公司有何改善措施；
- (b) 馬鐵沿線的車站配套設施需配合列車由四卡改為八卡，例如增加石門站的閘機和 A 及 C 出口的斜道數目；以及
- (c) 東鐵線羅湖站、大學站、旺角東站等的月台空隙過闊，以致經常發生墮軌意外，她建議於進行月台改善工程時一併處理。

17. 唐學良先生的意見綜合如下：

- (a) 沙田至中環線(沙中線)延遲通車，他詢問可否分階段通車，先啟用通往鑽石山、黃大仙等地方的路段；
- (b) 他贊同程張迎先生及黃冰芬女士對馬鐵列車由四卡改為八卡的意見；
- (c) 他希望能加快月台幕門安裝工程；以及

- (d) 他詢問若信號系統發生故障，港鐵公司最多可調動多少架接駁巴士。

18. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問港鐵公司如何估算在列車由 12 卡減至 9 卡後，加密班次便能應付增加的乘客量，以及如何估算乘客於繁忙時間及非繁忙時間的上車時間；以及
- (b) 他詢問列車由 12 卡減至 9 卡後，港鐵公司如何處理空置的月台空間。

19. 丘文俊先生的意見綜合如下：

- (a) 沙角、乙明、博康、河畔花園、水泉澳等地方人口眾多，但沙田圍站現時只有一部升降機及一部扶手電梯，繁忙時間甚為擠迫，他詢問港鐵公司如何計算早晚繁忙時間的人流及優化車站的運作；以及
- (b) 他曾為乙明邨及水泉澳邨爭取乘車優惠拍卡機，但未獲正面回應，他詢問設立乘車優惠拍卡機的標準。

20. 招文亮先生的意見綜合如下：

- (a) 他歡迎馬鐵列車由四卡改為八卡，但大水坑站及恆安站的出入口不足，部分居民需繞道而行，盼能增加出入口以助分流乘客。他對港鐵公司代表回覆指沒有計劃增加出入口感到不滿；以及
- (b) 他希望馬鐵在列車由四卡改為八卡後，班次不會削減。

21. 陳兆陽先生的意見綜合如下：

- (a) 他同樣認為馬鐵列車由四卡改為八卡後，東鐵線會更加擠塞；
- (b) 他詢問若信號系統故障，除接駁巴士外有何措施疏導乘客；
- (c) 他詢問哪個車站的工程導致沙中線紅磡至金鐘段工程滯後；以及
- (d) 他詢問南港島線工程會否令沙中線紅磡至金鐘段工程進一步滯後。

22. 潘國山先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問在進行提升信號系統試驗期間，發生過多少次事故；
- (b) 他要求港鐵公司解釋為何 40 公里的範圍有長達 2 000 公里的信號線；
- (c) 他詢問每晚可鋪設多長的信號線、多少枝信號杆及多少個信號箱，以了解晚間工程的進度；
- (d) 馬鐵列車由四卡改為八卡後，乘客量或會倍增，他認為應於大圍站採取疏導乘客的措施；以及
- (e) 他希望在顯徑站落成後，可先啟用部分沙中線路段。

23. 李永成先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問新系統的安全距離為多少米；

- (b) 他詢問馬鐵列車由四卡改為八卡後，如何紓緩大圍站的擠迫情況，以及整個改裝工程需時多久；
- (c) 馬鐵在列車由四卡改為八卡後，需張貼告示及加派人手協助乘客；
- (d) 他詢問實地測試會否產生噪音，並希望能把改裝計劃的詳情和八卡列車全面投入服務的時間表，交給委員或區內受影響的人士；
- (e) 由烏溪沙往屯門的車程較長，乘客如需站立會較為辛苦；以及
- (f) 關愛座的使用方面，他建議港鐵公司妥善處理。

24. 何厚祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他關注到顯徑站落成日期與沙中線通車日期相距兩年多，建議港鐵公司研究先啟用往九龍東的路段或至少先啟用往顯徑站的路段的可行性；
- (b) 馬鐵列車由四卡改為八卡後，紓緩大圍站擠迫情況的方法欠奉。他們一直爭取優化只有上行方向而無下行方向的大圍站 E、F 及 G 出入口，包括增加扶手電梯或升降機等，但久久未見任何改善方案，他希望港鐵公司更積極地與地區人士商討大圍站優化方案；以及
- (c) 路政署沒有積極回應委員的提問，而港鐵公司沒有就大圍站優化方案作出回應，他建議另外安排時間向委員介紹。

25. 林松茵女士的意見綜合如下：

- (a) 文件所述的最新進度是截至二零一六年六月

底，她詢問是否有更新的進度資料；

- (b) 她擔心馬鐵列車由四卡改為八卡後，大圍站會更加擠迫，欲知悉可否先啟用往九龍東的路段，以緩解擠迫情況，以及是否有其他緩解方案；
- (c) 沙中線工程已預留空間興建橋礮，她盼港鐵公司及路政署落實興建接駁顯徑邨的行人天橋，並認為增加出入口並非難事；以及
- (d) 她詢問顯田遊樂場何時還原，以及顯徑站其他配套設施的興建進度如何。

26. 吳錦雄先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問無間斷供電系統是否可靠；
- (b) 顯徑站的車輛上落客位置及的士上落客站的空間不足，他詢問港鐵公司如何處理；以及
- (c) 他盼路政署及港鐵公司考慮興建接駁顯徑邨的行人天橋。

27. 董健莉女士的意見綜合如下：

- (a) 現時大圍站月台的人流管制不善，而馬鐵列車將陸續由四卡改為八卡，但沙中線到了二零一九年才通車，相信這對大圍居民造成更大影響，建議運輸署在這兩年間為大圍居民提供過海巴士服務，而非未待沙中線通車便準備削減巴士服務；以及
- (b) 雖然預計沙中線通車後，大圍站的乘客量會下降，但隨着新界北及大埔人口上升，大圍站的乘客量未必會減少。因此，她盼港鐵公司加強大圍

站月台的人流管制，並優先於大圍站安裝月台幕門。

28. 王虎生先生的意見綜合如下：

- (a) 馬鐵列車將陸續由四卡改為八卡，但沙中線到了二零一九年才通車，他擔心會令大圍站及九龍塘站不勝負荷，詢問港鐵公司有否統計九龍塘站於繁忙時段能否應付增加的客量；以及
- (b) 新信號系統測試後會於日間轉換至舊信號系統，他欲了解信號系統一旦故障，會影響多少個車站及有何預防措施。

29. 陳諾恒先生認為“港鐵特惠站”能提供直接優惠予市民，實際功能不限於公關用途，詢問以何準則設置“港鐵特惠站”，以及合適距離為多少。大部分馬鐵站月台正在擴建，他詢問可否於繁忙時間把扶手電梯的方向調校，以方便乘客。

30. 許銳宇先生關注馬鐵列車由四卡改為八卡後大圍站的擠迫情況，詢問港鐵公司會否因應時代變遷，考慮調整東鐵線頭等車廂服務。此外，他指新翠商場與港鐵站的距離已達到設置“港鐵特惠站”的標準，而且領展已就此作好準備，詢問港鐵公司何時設置。

31. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 若未能於是次議會討論他的提問，他要求港鐵公司重新提交書面回覆；
- (b) 馬鐵列車由四卡改為八卡後，部分車站例如大水坑站及恆安站的月台在擴建後，相關設施並沒有優化，令人擔心無法應付持續上升的乘客量，他不明白為何當初沒有一併向政府申請撥款優化

相關設施。他詢問如日後發現款項不足以增加設施，會否再向政府申請撥款；

- (c) 他詢問馬鐵列車全部由四卡改為八卡需時多久，以及恆安站和大圍站是否有人流管制措施；
- (d) 他詢問港鐵公司如何處理工程延誤問題；
- (e) 他詢問港鐵公司如何加強驗收新列車；
- (f) 他認為港鐵公司應定期向交運會匯報沙中線工程進度，研究如何與委員保持良好溝通；以及
- (g) 他認為部分委員對港鐵公司的回覆不滿的原因，是港鐵公司沒有常設代表出席交運會會議。

32. 李世鴻先生的意見綜合如下：

- (a) 有時大圍站的扶手電梯會在繁忙時段暫停運作，以減輕月台負擔，卻增加了乘客的乘車時間；以及
- (b) 大圍站月台在繁忙時段無法容納所有乘客，他詢問港鐵公司會否安排一些班次由其他車站開出，以疏導大圍站的人潮。

33. 主席建議港鐵公司與個別委員跟進噪音問題。他希望路政署積極研究局部開放沙中線的可行性，如不可行，要告知委員。

34. 港鐵公司公共關係經理-項目及物業鄺慶鴻先生的回應綜合如下：

- (a) 沙中線工程目前的進度符合於二零一九年及二零二一年完工的目標；

- (b) 日後東鐵線會以九卡列車行駛，而列車會使用月台較直的位置停靠，加上新列車的車身較寬及擬安裝的自動月台閘門，預計月台空隙的情況可一併解決；
- (c) 港鐵公司依照內部採購程序購置新列車，並有嚴謹的驗收程序，以確保符合要求；
- (d) “港鐵特惠站”為推廣活動，旨在鼓勵市民步行前往港鐵站，故需符合多項條件，包括與港鐵站的距離、供電設施及保安方面的配合方可設置，他們可於會後跟進個別委員提議的地點；
- (e) 港鐵公司一直重視與區議會的溝通，除了出席會議之外，他們亦安排各類視察活動給委員參與，以便委員能實地掌握沙中線工程的最新進展。至於派出常設代表出席交運會會議的建議，港鐵公司會因應議題的內容派員出席；以及
- (f) 就馬鞍山線四卡列車轉八卡列車的安排，港鐵公司將印製小冊子，派發予馬鐵沿線的屋苑，並會透過其他不同渠道，包括網絡及電視平台，發放相關資訊。如有夜間工程需要進行，港鐵公司會發出通告通知相關屋苑。

35. 港鐵公司高級統籌工程師李永孝先生的回應綜合如下：

- (a) 沙中線建造工程受到不同因素的影響，包括土瓜灣站工地考古工作、灣仔北工地延遲移交以及獅子山土質情況複雜等。港鐵公司已採取多項追回進度措施，以加快工程進度，盡量追回部分滯後。；
- (b) 港鐵公司備悉居民希望興建接駁顯徑邨的行人

天橋，以方便長者、小童及輪椅使用者。根據目前的評估，只要把顯徑站外車公廟路的行人過路處擴闊，並調節那裏的交通燈號，便能安全地應付未來使用顯徑站的人流。儘管如此，港鐵公司據悉已有預留空間待日後有需要時興建行人天橋。港鐵公司亦備悉委員意見，並可考慮再與相關政府部門研究；

- (c) 顯徑站外車公廟路的南北行方向皆有上落客停泊灣，以容許私家車、的士和小巴上落客事宜；
- (d) 最初就沙中線及馬鐵進行評估時，已把人口增長推算至二零三一年，並把步行往車站的情況計算在內，故此車站的現有設施已足以應付馬鐵列車由四卡改為八卡後的人流，現階段未有考慮增加出入口。港鐵公司會密切監察情況，適時檢討；
- (e) 由於土瓜灣站的考古發掘及保育工作，九龍城段的隧道工程出現至少十一個月的滯後，即使大圍至啟德段可以開通，但停放於紅磡的列車仍無法調配至鑽石山或啟德以維持服務，因此局部開通的建議並不可行，現階段仍以沙中線全面通車作為目標；
- (f) 港鐵公司現正與康樂及文化事務署(康文署)及地區人士商討顯田遊樂場還原的細節，預計可於二零一八年第三季還原；以及
- (g) 顯徑站仍在進行內部裝修，同時需作多項測試，故此在所有工作完成後，相信與沙中線通車日期相距不遠。

36. 港鐵公司車務經理-西鐵綫及馬鞍山綫吳雪花女士的回應綜合如下：

- (a) 馬鐵列車由四卡改為八卡主要是為了配合沙中線“東西走廊”的啟用，有關安排可大幅提升載客量，但預計乘客量並不會相應倍增；
- (b) 大圍站月台第七至九卡列車的位置較狹窄，故此在馬鐵改用八卡列車後，會張貼指示，並加派人手應付人流，協助長者或有需要人士，預計能令乘客更平均地使用月台。車站人員會因應每日的情況及突發事件，採取應變措施，包括管制人流。在八卡列車全面投入服務後至“東西走廊”啟用前，他們會密切留意大圍站的情況，適時作出相應安排；
- (c) 至於馬鐵四卡及八卡列車混合使用的安排，將參考本年初西鐵線的經驗，預計每個月能順利把一部四卡列車改裝為八卡列車。配合部分新購置的八卡列車，把 15 部四卡列車改裝為八卡列車的整個過程預計需時約一年；
- (d) 現時港鐵公司於多個轉車站，例如大圍站、九龍塘站、將軍澳站、調景嶺站及金鐘站，在繁忙時段會實行不同程度的人潮管制措施；
- (e) 港鐵公司將於明年在馬鐵個別車站增加一部闊閘機，以改善車站設施；
- (f) 港鐵公司盼於明年年底完成馬鐵月台幕門加建工程，並會按計劃為東鐵線安裝月台閘門。就馬鐵而言，大圍站為首個完成月台幕門安裝工程的車站；
- (g) 港鐵公司將加派人手為各項應變措施作準備。若東鐵線服務因沙中線工程而延誤，他們會盡早把消息發放出去；

- (h) 港鐵是大型交通運輸工具，較難以接駁巴士或其他交通工具全面取代，儘管如此，港鐵公司會準備相應措施，同時盡量減少延誤；
- (i) 噪音問題方面，港鐵公司為免影響日間服務，須於夜間的兩個小時內進行實地測試，測試期間會嚴格執行隔音措施，確保噪音符合環保法例的要求，盡量避免影響居民；
- (j) 因應新列車投入服務，港鐵公司將於車廂內設置液晶體熒幕顯示屏。為方便乘客上落列車，新列車近車門兩旁會預留多一點空間；以及
- (k) 沙中線“東西走廊”可疏導大圍至九龍塘段繁忙時間的人流。

37. 港鐵公司高級建造工程師 - 信號曾啟宇先生的回應綜合如下：

- (a) 雖然東鐵線長 40 公里，但由於所有信號設備(如信號燈，轉轍器)均需要最少一條信號線連接去信號房，加上地形因素，因此需要鋪設長約 2 000 公里的信號線；
- (b) 現時每晚約有 100 名工人負責拉線，另有 30 至 40 名工人負責安裝信號杆，一般能於個半小時至兩小時內安插約 20 枝信號杆；
- (c) 經過一年多的工程，於馬場站的實地測試已經展開。他們沒有使用大型機器作實地測試，並會確保噪音符合法例要求；
- (d) 新信號系統與列車能雙向溝通，信號系統會以每架列車的位置、移動速度等，計算其最大制動距離，再加上安全區間，以符合國際標準；

- (e) 新信號系統具有後備電力及組件，有助減少信號系統不暢順而出現的服務延誤；以及
- (f) 新舊信號系統切換已進行多次，東鐵線的服務並未受到影響。因應馬場站的實地測試結果，稍後會把實地測試伸延至其他路段。

38. 港鐵公司分組車站經理 - 專責項目胡榮灝先生 回應說，現時對應東鐵線月台空隙的措施包括於列車與月台之間加設膠邊、安裝發光二極管燈泡作提示，以及於車站大堂、入閘範圍或月台按情況張貼告示，並於部分車站，例如羅湖站、大學站、九龍塘站和旺角東站，加派人手提示乘客。此外，東鐵綫正引入感應器，安裝在大學站、羅湖站、旺角東站及九龍塘站的路軌同月台下的空間，當感應器偵測到一定重量的物品時，會啟動安全保護裝置。

39. 路政署高級工程師/沙中線 1 麥定邦先生 的回應綜合如下：

- (a) 對於興建行人天橋接駁顯徑邨的訴求，他表示署方會考慮附近人流、車流及環境因素。根據目前的評估，只要擴闊顯徑站外的行人過路處，並調節該處的行人過路設施，便能提供安全的行人道通以應付未來的人流。儘管如此，政府會因應日後環境因素的改變，而審視興建行人天橋接駁顯徑邨的需要；以及
- (b) 沙中線需配備較大數目的列車，以確保作出合適的班次安排，而所增加的車廂將停放於紅磡。如先啟用往啟德站或鑽石山站的路段，由於停放於紅磡的列車仍無法調配至鑽石山或啟德以維持班次服務會導致服務質素大幅下降，故現時以二零一九年全面通車為目標。路政署會繼續密切監察港鐵公司的工程進度，根據目前最新的資料，沙中線工程的進度符合預期。

40. 主席詢問委員是否同意處理林松茵女士提出的臨時動議。

41. 委員同意討論林松茵女士提出的臨時動議。

42. 林松茵女士提出以下臨時動議：

“鑑於沙中線預計於 2019 年通車，加上政府已預留空間發展顯徑站接駁行人天橋，沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求政府積極研究及落實顯徑站接駁行人天橋。”

董健莉女士和議。

43. 委員一致通過第 42 段的臨時動議。

44. 主席詢問委員是否同意處理招文亮先生提出的臨時動議。

45. 委員同意討論招文亮先生提出的臨時動議。

46. 招文亮先生提出以下臨時動議：

“現時區內居民早已對增建港鐵大水坑站及恆安站新出入口有極大的訴求，同時欣安邨二期、馬鞍山路居屋項目及恆健街居屋項目現已落實興建，當各個大型公營房屋項目相繼落成後，連同現時居住在錦泰苑、欣安邨、富安花園、恆安邨、頌安邨、錦豐苑及鞍泰區沿海一帶多個私人屋苑等的居民，估計港鐵大水坑及恆安站附近的人口增至近 12 萬人，對附近交通運輸系統必會造成嚴重負荷，增建新出入口將有助分流港鐵站原有出入口的乘客，並舒緩其他交通工具的負荷！

現時港鐵大水坑站及恆安站出入口位置只設置在車站的其中一端，區內多個屋苑及屋邨的居民必須兜路才

能前往港鐵大水坑站或恆安站。此外，港鐵馬鞍山線列車明年初將逐步由 4 卡增至 8 卡，擴展後的月台更令區內居民需走更多的步程才能進出港鐵大水坑站或恆安站，嚴重影響區內居民乘搭港鐵的意欲，更對乘客造成極大不便！

為此，沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求港鐵公司盡快落實於港鐵大水坑站北端及恆安站南端增建新出入口，以便利市民使用鐵路服務，令現有的港鐵資源能夠更有效運用，達致更大效益！”

47. 容溟舟先生建議於第一段之前加上“背景資料”及於第三段之前加上“臨時動議”。

48. 招文亮先生接納建議，並修改其臨時動議如下：

“背景資料：

現時區內居民早已對增建港鐵大水坑站及恆安站新出入口有極大的訴求，同時欣安邨二期、馬鞍山路居屋項目及恆健街居屋項目現已落實興建，當各個大型公營房屋項目相繼落成後，連同現時居住在錦泰苑、欣安邨、富安花園、恆安邨、頌安邨、錦豐苑及鞍泰區沿海一帶多個私人屋苑等的居民，估計港鐵大水坑及恆安站附近的人口增至近 12 萬人，對附近交通運輸系統必會造成嚴重負荷，增建新出入口將有助分流港鐵站原有出入口的乘客，並舒緩其他交通工具的負荷！

現時港鐵大水坑站及恆安站出入口位置只設置在車站的其中一端，區內多個屋苑及屋邨的居民必須兜路才能前往港鐵大水坑站或恆安站。此外，港鐵馬鞍山線列車明年初將逐步由 4 卡增至 8 卡，擴展後的月台更令區內居民需走更多的步程才能進出港鐵大水坑站或恆安站，嚴重影響區內居民乘搭港鐵的意欲，更對乘客造成極大不便！

臨時動議：沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求港鐵公司盡快落實於港鐵大水坑站北端及恆安站南端增建新出入口，以便利市民使用鐵路服務，令現有的港鐵資源能夠更有效運用，達致更大效益！”

姚嘉俊先生和議。

49. 委員一致通過第 48 段的臨時動議。

「人人暢道通行」計劃為沙田區行人天橋結構編號 NF71 大埔公路-沙田段橫跨沙田港鐵站近田寮加建無障礙通道設施

(文件 TT 58/2016)

50. 主席歡迎路政署的代表出席會議。

51. 路政署的代表簡介文件內容。

52. 葉榮先生的意見綜合如下：

- (a) 他反對建議方案。他曾與路政署工程部人員實地考察，發現無障礙設施入口較為偏遠，人流稀少，傷殘人士需繞路而行約 15 分鐘才到達入口，再前往偉華中心；
- (b) 偉華中心及希爾頓中心分別設有通往行人天橋的載客升降機及載貨升降機。只要於偉華中心的升降機附近加設斜台，以及於希爾頓中心附近加設指示牌，提示行動不便人士乘搭載貨升降機，便可方便市民；以及
- (c) 興建無障礙設施固然重要，但建築費用亦不容忽視，他盼公帑用得其所。

53. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問署方有否與偉華中心居民商討可否加建無障礙通道設施，讓有需要人士直接使用升降機。如偉華中心方面未能配合，該行人天橋便可能主要用以通往大圍方向而非偉華中心；
- (b) 他詢問偉華中心的升降機通往哪裏，如通往商場，該通道便可能為公眾人士通道，而不屬私人地方；
- (c) 他不反對興建斜道，但他更加關注由港鐵沙田站往排頭村及由上下禾輦村往龍華酒店路段的升降機加建工程進度；以及
- (d) 他欲知悉是否有法例規定偉華中心必須提供無障礙通道設施。

54. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 該位置人流不多，使用者主要來自大圍，包括銅鑼灣村、文禮閣、美林邨等。他不贊成興建升降機或斜道，認為公帑應用得其所；
- (b) 擬於該位置興建的斜道若斜度小，便會很長，若斜度大，便不適合輪椅使用者。市民可沿舊路往沙田正街及商場；
- (c) 偉華中心設有升降機，或需一些措施配合，以達到無障礙的標準。希爾頓中心外設有行人天橋，可考慮於該處興建升降機；以及
- (d) 偉華中心業主立案法團將召開會議討論路政署的函件。若該屋苑能提供支援，讓輪椅使用者使用升降機，將會是理想的安排，但若要求業主攤

分並非屋苑所需設施的開支，則較為困難。他詢問若目的是為政府節省開支，政府可否支付小部分費用，以助優化設施。

55. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問為何路政署於上屆區議會建議在此行人天橋加設無障礙通道設施，以及如何進行前期研究。如方案並不可行，署方應及早告知交運會；
- (b) 他擔心若交運會否決此項工程，他日有傷殘人士向平等機會委員會(平機會)投訴時，署方會把責任推給交運會。他認為應由署方交代在技術上是否可行及提供人流數據；
- (c) 他詢問若署方不建議推行此方案，所節省的資源將如何使用；
- (d) 他詢問偉華中心第一座對出的位置是政府土地還是私家土地，若屬政府土地，政府是否容許私人屋苑設置斜道；
- (e) 他認為署方需小心衡量所節省的公帑可否用於私人屋苑；
- (f) 他擔心偉華中心業主立案法團的決定或會因為其他潛在因素，而於日後改變；以及
- (g) 他欲了解若在落實採用路線 B 後，偉華中心居民拒絕加建無障礙設施，署方將如何處理。

56. 李世鴻先生的意見綜合如下：

- (a) 他查詢此行人天橋的人流量，以及提出加建無障礙通道設施這項訴求的人數；

- (b) 他認為除於偉華中心外的升降機位置加建斜道外，應有其他方法把該路段優化為無障礙通道，盼署方積極與偉華中心居民研究；以及
- (c) 據了解，如要符合《殘疾歧視條例》的規定，該通道便不應納入“人人暢道通行”計劃，而應獨立處理。

57. 黃學禮先生及趙柱幫先生詢問署方按什麼準則建議加建無障礙通道設施。

58. 趙柱幫先生詢問在新一季計劃下，是否同樣可於每區三個位置加建升降機，並欲知悉在沙田區內，還有多少條行人通道有待加建無障礙通道設施。

59. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他認為署方應在進行可行性研究時發現文件所述問題，並向交運會交代；
- (b) 他認為署方沒有準備足夠資料供委員參考，例如偉華中心居民的取態及人流數據；
- (c) 他詢問若偉華中心居民不同意加建無障礙通道設施，署方是否需要繼續進行是項工程；
- (d) 他詢問斜道落成後人流量預計為多少；以及
- (e) 由於委員大多對運用大量公帑興建斜道有保留，而且據稱附近有替代路線，他建議署方與偉華中心居民繼續商討，並於下次會議交代進展情況。

60. 黃嘉榮先生指由於有市民向平機會投訴，沙田第一城曾花了約十多萬元，為位於公眾地方的 281A 號線巴士站

設置無障礙通道設施。他認為偉華中心應設置無障礙通道設施，如興建斜道後路線甚長，他建議擱置方案。

61. 路政署高級工程師 4/暢道通行楊世喜女士的回應綜合如下：

- (a) 署方已去信偉華中心管理服務中心，呼籲他們在商場升降機及沙田正街兩處的地面出入口加建無障礙通道設施。據她了解，偉華中心管理服務中心需要諮詢有關業主立案法團，以決定是否展開工程；
- (b) 署方已於二零一三年向委員詳述在 B 出口加建 1:12 的標準斜道，在技術上可行。由於斜道較長，署方亦會在斜道中段加設兩個平台；
- (c) 在進行詳細設計期間，署方發現現場並沒有足夠空間在行人天橋的北面加建臨時行人樓梯連接現時 B 出口的行人路。因此建議在施工期間臨時封閉 B 出口及現有的行人樓梯，工程預算為期兩年。這建議亦可避免因建造行人通道連接臨時樓梯而需砍除 14 棵樹木；
- (d) 署方闡述了行人天橋附近的行人通道，表示市民可選擇經沙田正街前往天橋附近的設施。若經 B 出口前往偉華中心及附近的設施，需要繞道而行，而行程亦會比經沙田正街長。市民亦可經沙田正街沿商場的公共行人通道前往田寮。即使在 B 出口加建了斜道，輪椅使用者沿 B 出口經行人天橋只可通往偉華商場(開放時間為上午七時至凌晨十二時)，而商場並沒有無障礙通道設施連接沙田正街。再者，行人天橋位於田寮的出口設有梯級，在 B 出口加建了斜道，輪椅使用者亦不能經此出口前往田寮；

- (e) 署方重申加建斜道的工程技術上是可行，但在施工期間需臨時封閉 B 出口，就此向交運會進行諮詢；
- (f) 署方可於會後補充人流數據，但根據《殘疾歧視條例》，為公眾提供無障礙通道設施是不會考慮人流量；
- (g) 就委員的要求，署方可於會後提供位於沙田區的其他加建無障礙通道設施工程項目推展的情況；至於在「人人暢道通行」的下一階段資料，署方會適時提交委員會作諮詢；
- (h) 署方表示由於市民有替代路線前往行人天橋出口的設施，而在 B 出口加建斜道並未能為使用行人天橋的市民提供無障礙通道至沙田正街及田寮內的處所。會上亦得悉委員大多對在 B 出口加建斜道有保留，故署方將不會為 B 出口加建斜道，但會跟進偉華商場在沙田正街出口加建無障礙設施的情況，若有任何進展，會適時滙報委員會；
- (i) 至於在街道上增設無障礙通道指示牌，是屬於運輸署管理範圍，會交運輸署；
- (j) 委員提出資助及鼓勵私人業權擁有人於社區增設無障礙設施，由於涉及私人業權，署方表示政府不適宜運用公帑代私人物業進行有關工程；以及
- (k) 署方即將為近上下禾輦村的行人天橋編號 NF40-橫跨大埔公路 - 沙田段近禾輦街的升降機加建工程進行招標。

62. 運輸署工程師/沙田一唐翔先生回應說，運輸署可與路

政署一同研究是否需要加設標準的交通標誌。

社區重點項目計劃臨時封閉現有行人天橋 NF41、NF42 及一段城門河旁近沙田運動場之行人路的安排

(文件 TT 59/2016)

63. 主席歡迎土木工程拓展署(土拓署)及顧問公司的代表出席會議。

64. 土拓署的代表簡述文件內容。

65. 程張迎先生認為 NF41 及 NF42 的人流不多，其替代路線的路程相對上可以接受，故此為安全起見，並考慮到工程進度，他贊成臨時全面封閉上述行人天橋，並促請署方加快工程進度。

66. 李世鴻先生同意採用方案一。NF41 及 NF42 早晚的人流多，而且有市民騎單車，如局部封閉該兩條行人天橋，容易釀成意外。

67. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

(a) 他贊成以最短時間完成 NF41 及 NF42 的工程，故此支持方案一。他查詢 NF41 及 NF42 的人流數據；以及

(b) 他詢問如何劃分單車徑及行人路，單車徑又是否仍會繼續開放，並欲知悉相關數字。董健莉女士及黃學禮先生亦擔心若臨時封閉一段城門河的行人路，會出現行人與單車爭路的情況。

68. 王虎生先生同意採用方案一。他認為局部封閉行人天橋後，其闊度不足以進行工程。他詢問設置膠水馬是否符合安全指引。

69. 董健莉女士的意見綜合如下：

- (a) 由於 NF41 及 NF42 有較多學童使用，她支持全面封閉該兩條行人天橋；以及
- (b) 她詢問工程完成後可否為 NF41 及 NF42 冠名。

70. 陳諾恒先生的意見綜合如下：

- (a) 他重視在施工期間的安全，以及希望盡快完工。他詢問在全面封閉期間可否建造臨時天橋；以及
- (b) 他詢問在進行此項工程時順道擴闊 NF42 是否可行。

71. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 行人、騎單車者及輪椅使用者均會使用 NF41 及 NF42，令該兩條狹窄的行人天橋顯得較為危險，故此他建議重建或擴闊該兩條行人天橋；
- (b) 他難以接受進一步縮窄上述行人天橋。若全面封閉其中一條行人天橋，騎單車者或會改用另一條，令該條行人天橋更加危險，故此兩個方案均欠理想；以及
- (c) 他詢問為何署方沒有向委員一併提供人流方面的補充資料；另外又詢問人流資料是否包括騎單車者的數據，他認為此項數據對衡量人車爭路的危險性甚為重要。

72. 趙柱幫先生的意見綜合如下：

- (a) 他曾於其他場合得悉行人天橋的人流數字，詢問為何署方沒有在是次會議提供；

- (b) 如工程可於四至五個月內完成，他相信方案一對 NF41 來說影響不大；以及
- (c) 他詢問在進行此項工程時順道擴闊行人天橋是否可行。

73. 黃學禮先生詢問工程會同期或分期進行，及會否出現兩條行人天橋同時封閉的情況。此外，城門河旁沙田運動場跑步人士眾多。

74. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 他理解封閉 NF42 所造成的影響較封閉 NF41 大，詢問 NF42 的施工期可否配合學校假期；
- (b) 他詢問同時封閉兩條行人天橋會否影響獅子橋；
- (c) 他認為局部封閉行人天橋對施工人員及途人構成危險，詢問會否通知區內人士封閉行人天橋的安排；
- (d) 他詢問康文署知否在臨時封閉一段城門河旁(近沙田運動場)的行人路期間，行人須改經源禾遊樂場附近的行人路。源禾遊樂場於年宵期間經常有特別活動，預期吸引龐大人流，他欲了解屆時的安排；以及
- (e) 他請署方於會後把備用資料的投影片發放予委員，以及於稍後與相關委員溝通，以便他們通知持份者。

75. 博威工程顧問有限公司駐地盤工程師高偉傑先生的回應綜合如下：

- (a) 他們有準備人流數字。NF42 的人流比 NF41 多，

人流量最高時段主要為上課及下課時間；

- (b) 施工日期一旦落實，他們便會通知持份者，包括附近學校。此外，於封路前期，他們或會安排人員於附近範圍宣傳封路安排；
- (c) 方案一是先進行 NF41 的工程，吸取經驗後再進行人流較多的 NF42 的工程，盼盡量縮短 NF42 的施工時間。NF41 的工程於本年底展開，而 NF42 的施工時間預計可與學校假期重疊；
- (d) 膠水馬的安全性高於膠欄；
- (e) 署方主要建議行人於臨時封閉一段城門河旁(近沙田運動場)的行人路期間，改經沙田賽馬會游泳池與源禾遊樂場之間的行人路、源禾路南面行人路及火炭路西面行人路，而上述路段是 24 小時開放的。同時，署方提供另一條穿越源禾遊樂場的路線，但該路線的開放時間有限制，故此署方主要建議行人使用 24 小時開放的臨時改路路線，而在臨時改路路線啟用前，會盡早豎立告示通知市民；以及
- (f) 署方可於稍後提供補充資料。行人流量的統計資料已涵蓋推單車或騎單車的人士。他們同意騎單車者的數量影響工程的安全性，故此認為方案一較方案二可取。

76. 土拓署高級工程師/4(新界東)伍國章先生的回應綜合如下：

- (a) 為加快工程進度，署方建議採用方案一，研究可否加派人手在不多於四至五個月的時間內完成工程；

- (b) 他們與承建商曾考慮興建臨時天橋的方案，但發現需於河道築起臨時搭建物支撐，與渠務署商討後，擔心影響雨季的排水量而導致水浸；以及
- (c) 擴闊現有行人天橋為大型工程，需花大量金錢及時間，而且不屬社區重點項目亮點工程的範圍，故此沒有就擴闊現有行人天橋進行可行性研究。社區重點項目的工程範圍經兩次公眾諮詢後落實，已考慮眾多因素。

77. 主席請委員先就 NF41 採用方案一(全面封閉)抑或方案二(局部封閉)投票。

78. 方案一獲 20 票支持，方案二獲 0 票支持，四位委員沒有選擇表決。

79. 主席宣布將會臨時全面封閉行人天橋 NF41。

80. 主席請委員就 NF42 採用方案一(全面封閉)抑或方案二(局部封閉)投票。

81. 方案一獲 19 票支持，方案二獲 1 票支持，五位委員沒有選擇表決。

82. 主席宣布將會臨時全面封閉行人天橋 NF42。

在行人通道加建上蓋
(文件 TT 60/2016)

83. 主席歡迎運輸署及路政署的代表出席會議。

84. 運輸署的代表簡述文件內容。

85. 李子榮先生認為可於沙田新城市中央廣場至港鐵沙田站的路段加建上蓋，因為此路段有足夠人流，闊度足三米

和不超過 200 米長，並且連接大型公共交通工具設施，受惠者眾。

86. 許銳宇先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為每區只可於一條走線加建上蓋並不足夠，詢問可否為每區訂定撥款上限，如有足夠款額，可在多於一個地點興建上蓋；
- (b) 他欲了解區議會所建議的三條走線方案的具體運作。他認為政府應加強參與，提供客觀資料予區議會參考；
- (c) 他認為署方就是項計劃的安排欠理想；
- (d) 他擔心署方的參與程度不高，欲了解署方會否對委員提交的所有走線方案作初步評估；以及
- (e) 他盼署方預早列明初步評估包括的項目供委員參考。

87. 蕭顯航先生的意見綜合如下：

- (a) 他建議於樂景街興建上蓋。他不同意於新城市中央廣場至港鐵沙田站的路段加建上蓋，認為應由私人發展商自行興建；
- (b) 他認為不應只考慮人流，而應考慮於某地點興建上蓋後，當區居民是否受惠、長者受惠人數、下雨時是否有替代路線、工程複雜程度等；以及
- (c) 他詢問是否先由委員提交建議，以及在篩選過程中委員是否需要作出簡介。

88. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為署方的目的就是就是項計劃的流程和安排諮詢委員，而非邀請委員就個別地點作出建議；以及
- (b) 他原則上不同意署方現有的安排，只擔當輔助角色，而把大部分責任由區議會承擔。他認為署方應循其他途徑了解各小區的需要，再作出建議，並排列優次供區議會討論，以減少議員之間過度競爭。

89. 王虎生先生詢問是項計劃是否等同行政長官的《施政報告》第 168 段提及的“人人暢道通行”計劃。他於今年初向政務司司長反映當區的需要，政務司司長交由路政署回覆，該署表示稍後會向沙田區議會提交文件。

90. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他建議另外安排時間討論所建議的走線方案；
- (b) 委員一直提出很多意見，他認為政府部門若有聆聽，便應自行研究沙田區議會過往的討論，按照是次計劃的準則作評估，並提交建議予委員討論；
- (c) 是次計劃沒有以行人流量作為標準，他詢問政府的政策是否有所改變，如沒有改變，是否從今以後政府有兩套標準去評估行人通道加建上蓋的需要。若委員建議的地點的行人流量已達政府原有標準，便不應納入是項計劃，而應運用政府原有的資源去處理；以及
- (d) 他詢問是否無論如何每區均只有一條走線加建上蓋。

91. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問提交建議是否有限期，以及是否每區均會有一條走線可加建上蓋；
- (b) 他認為其中一條可讓大眾受惠的走線，是馬鐵第一城站至威爾斯親王醫院；以及
- (c) 他詢問政府部門會否擔當主導角色及提供更多具體資料，並建議委員與政府部門同步就走線作出建議。

92. 李世鴻先生不解為何部門沒有如推行“人人暢道通行”計劃般，提供建議受惠人數及預計人流等資料。他認為應以受惠人數作為訂立走線優次的考慮因素。

93. 何厚祥先生的意見綜合如下：

- (a) 行政長官在《施政報告》中提出於現有行人通道加建上蓋，顯示特區政府嘗試務實地回應地區訴求，但署方建議的推行方法令區議會難以配合。此外，沙田區人口多，區議員人數亦多，卻與其他區一樣只有一條走線可加建上蓋，政策並不切合區情。雖然此項計劃欠完善，但不失為回應市民訴求的起步點，他建議盡快提出建議，善用所得資源；
- (b) 3,000 萬元以上的工程須向立法會申請撥款，而 3,000 萬元以下的工程則較快完成。他詢問 3,000 萬元以上及以下的加建上蓋工程分別預計需時多久完成；
- (c) 他建議政府在推行惠民政策時，應提供一筆過撥款，以加快處理程序；

- (d) 他詢問 3,000 萬元以下能興建多長的行人通道上蓋，區議會又可否補貼資金以建造較長的上蓋；
- (e) 他詢問是項工程是否由路政署自行處理，抑或會外判給顧問公司，令工程開支上升；以及
- (f) 他理解署方會對委員提交的所有走線方案作初步評估。此外，署方只會就區議會選出的三個方案中排行第一的進行研究，如發現不可行，才研究排行第二的方案。

94. 唐學良先生的意見綜合如下：

- (a) 有關政策雖然值得支持，但政府部門的處理方法未如理想，把責任全由區議會承擔，引起議員間的矛盾，他認為應由政府部門提出可行方案供區議會考慮；
- (b) 他詢問政府會否因應是項計劃，停止推行區內其他常規的建議項目；以及
- (c) 他同意考慮人流及長者和輪椅使用者的需要。

95. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

- (a) 她認為署方可整理區議會過往提出的意見，再收集新建議；以及
- (b) 她詢問署方可否把建議地點及走線方案的參考條件量化，以便委員更易達成共識。

96. 趙柱幫先生的意見綜合如下：

- (a) 每區只有一個限額，但準則欠奉，區議會難以決定最合適的位置，建議把人流多的參考條件量

化；以及

- (b) 他詢問造價是否有上限，若選出多條走線而總工程費用不超出上限，能否加建多於一個行人上蓋。

97. 黃學禮先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為每區只有一個限額並不足夠，只會引起無謂的競爭；
- (b) 沙田區人口多，卻與其他地區一樣只可加建一個上蓋，他認為不合理。是次項目的造價不設上限，他詢問可否建造多於一個行人上蓋；以及
- (c) 他建議署方提交建議受惠人數及預計人流等資料，以便討論。

98. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為署方可先就區議會過往提出的意見進行可行性研究；
- (b) 他詢問委員是否需於三個月內提出三個走線方案並排列優次，抑或委員在提交方案後，可待署方提交初步技術評估結果後再作篩選；
- (c) 區議會需按照客觀標準來選出三個方案；
- (d) 參考條件之一是行人通道必須闊三米，他詢問是否因為若不足三米，加建上蓋後的行人通道將不足兩米闊，影響行人流量；
- (e) 他詢問署方的初步研究會提供幾多細節，盼能避免在進行詳細研究時才發現技術上不可行；

- (f) 署方沒有詳細解釋是項計劃的流程。他詢問在收集委員的意見後，署方會否對委員提交的所有走線方案作初步評估，以及需時多久方能提交初步評估結果予交運會，以便主席決定是否需要召開特別會議處理；以及
- (g) 他認為由工作小組處理並非合適的方法。

99. 運輸署高級工程師/特別職務陳志明先生的回應綜合如下：

- (a) 此文件主要介紹《施政報告》提及的計劃，以及簡述區議會可如何選出走線方案，而非邀請委員即時提出建議並進行篩選。三個月的期限只屬建議，並非實際期限；
- (b) 政府在行人通道加建上蓋方面有既定標準，包括行人通道必須連接公共交通工具設施、人流須每日當中有三小時達四千人等。如行人通道符合上述標準，政府需立項處理。現行計劃為新方案，屬於試驗模式，人流方面沒有指定標準，建議選擇人流較多的地點是希望計劃有更多人受惠；
- (c) 運輸署及路政署收集方案後會作初步評估，當中包括走線模擬圖，以及現場環境資料如走線長度、行人道闊度、行人流量和地形限制等資料，以助區議會篩選合適方案；
- (d) 由於現時全港十八區均同時推行有關計劃，在現有資源下，只會為每區一條行人通道加建上蓋。；
- (e) 署方因應各區的反應和訴求檢討相關政策；
- (f) 在行人通道加建上蓋是《施政報告》第 170 段提

及的計劃；

- (g) 若區議會欲以過往提出的方案作為是次計劃的方案，署方可就該等方案進行可行性研究；以及
- (h) 大部分區議會給委員三至四星期時間提交走線方案。署方會就所有委員提出的建議，製作走線圖則和與委員確認位置，同時實地統計人數及進行勘測。一般而言，署方可於四星期內完成約十個走線方案的初步技術評估。署方可提供初步技術評估的範本予委員參考。

100. 路政署高級工程師/行人通道上蓋 1 鄧錦基先生的回應綜合如下：

- (a) 署方收到區議會選出的走線方案後，會進行初步的評估，然後向區議會匯報，經區議會篩選方案後，會進行研究，如確立方案的可行性，便會展開詳細設計，並進行刊憲，如一切順利，便可開始施工。以丁類項目(造價 3,000 萬元以下)為例，最快可於二零一八或二零一九年開始施工。若項目造價超過 3,000 萬元，則需於立法會由丙類項目晉級至甲類項目，預計即使一切順利，亦需時三至四年；
- (b) 於三米闊的行人路加建上蓋後，路面闊度應餘下約 2.3 米。如選擇較狹窄的道路，輪椅或嬰兒車經過時可能影響行人流量；
- (c) 根據初步估算，3,000 萬元可興建約 200 米長的上蓋。路政署會委託顧問公司進行初步的可行性研究及詳細研究。顧問費一般不會影響上蓋的建造費用；以及
- (d) 他們會研究區議會補貼資金以建造較長上蓋的

可行性，稍後向委員匯報。

101. 主席建議秘書處於十一月中，發信邀請委員提交意見，隨函夾附署方的初步技術評估範本，然後在十一月底或十二月初，把收集到的意見交由署方作初步評估，交運會隨後可對資料作初步評估，然後選擇三個方案並排列優次，最終由署方視乎可行性，為一條走線加建上蓋。至於何時召開會議討論向運輸署和路政署建議的三個走線方案，將視乎收集的意見數量及初步評估的進度而定。如進度理想，他會考慮於二零一七年一月十日的會議上處理上述事宜，否則需於稍後召開特別會議處理。何厚祥先生原則上支持主席建議的流程。

102. 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。

103. 由於 15 分鐘後仍未有足夠的法定人數，主席於下午八時二十八分宣布休會，並決定把“有關街燈維修保養事宜”、“有關 982X 號線安排”、“有關政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃”、“有關港鐵東西及南北走廊信號系統”及“沙田區巴士線劃一分段收費”這五項提問，押後至下次會議再行處理，並以傳閱文件方式處理《運輸署進度報告》、《工作小組報告》、《路政署工程進度報告》、《開支科 7 (交通及運輸) 的財政狀況及活動進度》、《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、大圍市中心及烏溪沙交通違例檢控數字》。

下次會議日期

104. 下次會議定於二零一七年一月十日(星期二)下午二時三十分舉行。

105. 會議在下午八時二十八分結束。

二零一七年一月