沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一四年度第四次(擴大)會議記錄

會議日期：二零一四年七月八日(星期二)
時　　間：下午二時三十分
地　　點：沙田政府合署四樓
沙田區議會會議室

出席者	職　銜	出席時間	離席時間
姚嘉俊先生(主席)	區議會議員	下午二時三十分	下午八時零二分
何厚祥先生,BBS,MH	區議會主席	下午二時三十分	下午七時四十分
彭長緯先生,BBS,JP	區議會副主席	下午二時三十分	下午六時二十三分
陳國添先生,BBS,MH	區議會議員	下午二時三十分	下午七時十五分
陳敏娟女士	”	下午二時三十分	下午七時零五分
陳諾恒先生	”	下午二時三十分	下午六時零三分
鄭楚光先生,MH	”	下午二時三十分	下午六時二十三分
鄭則文先生	”	下午二時四十六分	下午五時五十五分
程張迎先生,MH	”	下午二時三十分	下午七時二十五分
招文亮先生	”	下午二時三十分	下午七時零五分
莊耀勤先生	”	下午二時三十分	下午五時三十分
何國華先生	”	下午二時三十分	下午四時十三分
林松茵女士	”	下午二時三十分	下午七時三十五分
羅光強先生	”	下午二時三十五分	下午八時零二分
李子榮先生	”	下午二時三十分	下午三時二十分
李錦明先生,MH	”	下午二時三十分	下午八時零二分
梁志偉先生	”	下午二時四十五分	下午六時二十三分
梁家輝先生	”	下午二時三十分	下午六時五十五分
李世榮先生	”	下午二時三十分	下午七時二十七分
麥潤培先生	”	下午二時三十分	下午三時零七分
吳錦雄先生	”	下午二時三十分	下午五時五十五分
龐愛蘭女士,JP	”	下午三時三十分	下午六時四十八分
潘國山先生	”	下午三時十三分	下午八時零二分
蕭顯航先生	”	下午二時三十分	下午六時四十八分

出席者	職　銜	出席時間	離席時間
鄧永昌先生	區議會議員	下午二時三十分	下午七時零二分
湯寶珍女士,MH	”	下午二時三十分	下午六時五十三分
董健莉女士	”	下午二時三十分	下午七時零六分
衞慶祥先生	”	下午二時三十分	下午六時二十三分
黃澤標先生,MH	”	下午二時三十分	下午六時四十八分
黃嘉榮先生	”	下午二時三十分	下午八時零二分
黃宇翰先生	”	下午二時三十分	下午七時十五分
丘文俊先生	”	下午二時三十分	下午六時二十三分
楊文銳先生	”	下午二時三十分	下午八時零二分
楊倩紅女士,MH	”	下午二時三十分	下午七時十五分
容溟舟先生	”	下午二時三十分	下午八時零二分
鄭捷彬先生	增選委員	下午二時三十分	下午八時零二分
洪偉強先生	”	下午二時三十分	下午八時零二分
羅文生先生	”	下午二時三十分	下午六時零三分
李志麒先生,MH	”	下午二時三十分	下午八時零二分
梁家瑋先生	”	下午二時三十分	下午八時零二分
李慧嫺女士	”	下午二時三十四分	下午八時零二分
唐學良先生	”	下午二時三十分	下午八時零二分
侯玉屏女士(秘書)	沙田民政事務處行政主任(區議會)4		

列席者	職　銜
鄭兆勛先生	沙田民政事務助理專員
廖靜文女士	運輸署高級運輸主任/沙田
黃依凡女士	運輸署高級運輸主任/馬鞍山
唐　翔先生	運輸署工程師/沙田一
趙鏡波先生	運輸署工程師/沙田二
曾廣福先生	運輸署工程師/馬鞍山
郭家駿先生	路政署新界區區域工程師/沙田(1)
冼國光先生	沙田地政處行政助理/地政
鄭惠端女士	房屋署副房屋事務經理(隆亨)(2)
靳文貴先生	香港警務處沙田警區交通隊主管
區子華女士	沙田民政事務處署理高級行政主任(區議會)
尹彥超先生	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務高級經理
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)
洪安琪女士	九龍巴士(一九三三)有限公司高級車務主任

列席者	職　銜
潘逸豪先生	九龍巴士(一九三三)有限公司社區事務主任
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公眾事務主任

應邀出席者	職　銜
關國恩女士	運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界西)
陸放天先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界東)
趙浩明先生	運輸署高級運輸主任/鐵路 6
丁遠志先生	路政署工程師/沙中線 8
李家俊先生	機電工程署工程師/運輸、保安及中央工程 3/6
陳碧君女士	九龍巴士(一九三三)有限公司企業事務總監
何志文先生	九龍巴士(一九三三)有限公司副車務總監
馮兆雄先生	九龍巴士(一九三三)有限公司沙田廠總經理
胡銘基先生	九龍巴士(一九三三)有限公司經理(策劃及發展)
李永孝先生	香港鐵路有限公司高級統籌工程師
陳芳婷女士	香港鐵路有限公司項目傳訊經理
余俊傑先生	香港鐵路有限公司一級建造工程師-土木
黃漢中先生	新世界第一巴士服務有限公司策劃及車務編排經理

未克出席者	職　銜	
余倩雯女士(副主席)	區議會議員	(已請假)
劉偉倫先生	”	”
莫錦貴先生,BBS	”	”

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：

余倩雯女士	身體不適
莫錦貴先生	工作原因
劉偉倫先生	家人健康問題

負責人

交通及運輸委員會(交運會)通過上述委員的請假申請。

通過二零一四年五月五日會議記錄
(會議記錄 TT 3/2014)

3. 容溟舟先生建議修訂第 65(a)段如下：

"港鐵為何容許電視節目"快樂聯盟"的製作人員進入"超級車務控制中心"拍攝及試用廣播系統，並詢問東鐵線的事故是否因此而起；"。

4. 交運會接納上述修訂建議，並通過經修訂的會議記錄。

擴大討論

二零一四至二零一五年度沙田區巴士路線發展計劃
(文件 TT 40/2014)

5. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界西)關國恩女士、高級運輸主任/巴士發展(新界東)陸放天先生、九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)企業事務總監陳碧君女士、副車務總監何志文先生、沙田廠總經理馮兆雄先生及經理(策劃及發展)胡銘基先生出席會議。

6. 陸放天先生及胡銘基先生簡述文件及簡報的內容。

7. 主席請運輸署於會後就大老山隧道轉乘計劃提交補充資料，供委員參考。 運輸署

8. 麥潤培先生的意見綜合如下：

(a) 運輸署及巴士公司在聽取委員的意見後提交的巴士路線發展計劃修訂方案，較原方案理想，他建議運輸署及巴士公司日後提出重組方案前，先聽取委員的意見；

負責人

(b) 烏溪沙附近的居民對 680X 及 99 號線的服務有很大需求，但班次一直不足，期望運輸署及巴士公司增加該兩條路線的班次；

(c) 部分乘客不知道 99 號線往馬鞍山方向設有分段收費，巴士公司應該加強宣傳；以及

(d) 烏溪沙的人口日漸增加，他要求運輸署及巴士公司考慮開辦由烏溪沙往沙田市中心的巴士線，以回應市民訴求。

9. 陳國添先生詢問，把 287X 號線的服務範圍延伸至水泉澳邨後，會否取消 87A 號線。287X 號線的車費較現有的 87A 號線為高，故此他要求巴士公司實施分段收費，以免現有乘客多付車費。

10. 何厚祥先生的意見綜合如下：

(a) 運輸署及巴士公司提交的巴士路線發展計劃修訂方案去蕪存菁，發揮沙田連接多條隧道的地理優勢，其中大老山隧道轉乘站的轉乘計劃為乘客帶來方便，尖山隧道轉乘站的方案亦是一個好開始，期望日後漸趨完善；

(b) 歡迎運輸署計劃為即將入伙的水泉澳邨開辦多條巴士線，方便日後入伙的居民；以及

(c) 他促請運輸署及巴士公司為區內新發展區提供更全面的巴士服務，例如 286X 及 286P 號線都不途經名城，未能為該屋苑的居民提供服務。

11. 彭長緯先生的意見綜合如下：

(a) 運輸署及巴士公司在五月諮詢交運會後，修訂巴士路線發展計劃的內容，以期更切合市民需要；

負責人

(b) 新開辦的 280X 號線及現有的 80M 號線都是每隔 20 分鐘才有一班車，市民較難接受，他希望運輸署及巴士公司根據乘客量增加該兩條路線的班次；

(c) 他要求 80M 號線盡快實施區內分段收費；

(d) 他要求巴士公司為 81K 及 80M 號線的乘客提供轉乘 40X 號線的優惠；以及

(e) 他收到不少市民的意見，希望把 48X 號線的服務範圍延伸至駿景園。由於禾輋邨居民已習慣現有安排，他建議巴士公司考慮開辦 48X 號特別線，由駿景園開出，以服務該區居民。

12. 莊耀勤先生的意見綜合如下：

(a) 他詢問運輸署及巴士公司為何撤消開辦 246X 號線的方案；以及

(b) 82B 號線只在繁忙時間開出三班車，他認為作用不大，有些居民甚至不知道 82B 號線巴士站的位置。

13. 李子榮先生的意見綜合如下：

(a) 他接受 40X 及 87D 號線的建議方案；

(b) 他建議把 89C 及 89D 號線合併成 89D 號特快線，並取消 89C 號線。如巴士公司堅持保留 89C 號線，希望可考慮於下午繁忙時間以交替形式行經，甚或不行經亞公角街，以節省行車時間；

(c) 他要求 286C 號線於早上及下午繁忙時間各設五個班次，而車費應與 86C 號線一致，即 8.9 元；

負責人

(d) 86C 號線班次疏落，脫班問題嚴重，他促請巴士公司作出改善；以及

(e) 他建議巴士公司試行實施巴士路線發展計劃中的建議方案三個月，並把相關數據交予交運會參考，再討論如何進一步優化巴士路線發展計劃。

14. 湯寶珍女士的意見綜合如下：

(a) 她贊成重組巴士路線及加設轉乘站的建議，但認為巴士公司需要改善巴士脫班問題，提高巴士服務質素；

(b) 巴士公司建議於轉乘站提供 WiFi 服務，並於巴士站加建上蓋及座位，她希望盡快落實上述建議；

(c) 87D 號線早上繁忙時間有五班車不途經亞公角街，她詢問下午繁忙時間可否同樣有不途經亞公角街的特快回程班次。另外，87D 號線的建議路線不途經漆咸道，她詢問巴士公司有否為前往香港理工大學一帶的乘客提供替代服務；

(d) 她詢問 680P 號線是否只在早上繁忙時間開出四班；

(e) 她查詢有關 A41P 號線增加班次的詳情；

(f) 她要求運輸署及巴士公司考慮開辦來往馬鞍山和大埔的巴士線；

(g) 樂景街的居民在交通上只能依靠港鐵，加上火炭新公屋及居屋項目的規劃已經落實，她認為有需要改善該區的巴士服務，並建議 280X 號線行經樂景街；以及

負責人

(h) 她要求運輸署及巴士公司在落實巴士路線發展計劃後，做好宣傳工作，讓區內居民知悉新的安排。

15. 容溟舟先生的意見綜合如下：

(a) 他對 40X 號線全部班次、87D 及 89D 號線在早上繁忙時段的部分班次不行經亞公角街的建議安排表示不滿，認為無助提高這些路線的營運效率。他曾於恆康街迴旋處及濱景花園設點，進行實地調查，計算 87D 號線的行車時間，結果發現行經與不行經亞公角街的行車時間只相差約兩至三分鐘，並非如巴士公司所說的四分鐘。他不同意巴士公司為節省兩至三分鐘的行車時間，而削減富安花園及大水坑一帶居民的交通服務；

(b) 運輸署建議亞公角街的乘客以 43X 號線作為替代路線，但沒有增加 43X 號線的班次，他認為這個安排欠理想；以及

(c) 他詢問為何只有 286M 號線回程時在亞公角街設有分段收費，其他行經亞公角街前往馬鞍山其他地方的路線卻沒有這個安排。

16. 衞慶祥先生的意見綜合如下：

(a) 運輸署及巴士公司應該汲取今年的經驗，日後制訂巴士路線發展計劃前，先了解乘客的需要；

(b) 巴士公司建議在大老山隧道及尖山隧道的轉乘站，為乘客配備一系列設施，以提供良好的候車環境，他期望把類似設施推展至其他轉乘站；

(c) 他提醒巴士公司必須切實解決巴士脫班問題，方能有效提高巴士服務質素；以及

負責人

(d) 有沙田市中心的乘客擔心巴士公司會以 240X 號線取代現有的 86 號線，他指現時很多市民乘坐 86 號線來往沙田市中心和美孚一帶。

17. 吳錦雄先生的意見綜合如下：

(a) 他認為需要有更多班次頻密的巴士線行經尖山隧道轉乘站，轉乘站方能有效運作，例如原有的 286X 號線班次過疏，以致乘客沒有轉乘意欲；

(b) 他建議 81S 號線改行尖山隧道，以吸引更多乘客使用尖山隧道轉乘站，並認為巴士公司沒有提供足夠的誘因鼓勵乘客使用尖山隧道轉乘站；

(c) 他建議把 281M 號線的總站延伸至樂富鐵路站，以增加乘客量及起分流作用；以及

(d) 他要求巴士公司解決巴士脫班問題，其中以 87B 及 85B 號線的情況尤為嚴重，晚上十時多仍然誤點一小時，故此認為脫班與旺角在繁忙時段交通擠塞或沙田至中環線(沙中線)工程無關。

18. 唐學良先生的意見綜合如下：

(a) 現時美田邨的巴士服務只有 286X 號線及只在繁忙時間行駛的 46P 號線，分別行經尖山隧道轉乘站及城門隧道轉乘站。他詢問巴士公司為何不開辦更多路線或考慮增加 46P 號線的班次至全日行駛；

(b) 他建議巴士公司為在新翠邨轉乘巴士的乘客提供轉乘優惠；

(c) 他對巴士公司削減 81S 號線星期六的班次表示不滿，認為會對星期六上班的市民帶來不便；

負責人

(d) 不少學生由美田邨前往顯徑邨上學，他詢問巴士公司會否為乘坐 80 號線來往顯徑邨和美田邨的乘客實施分段收費；

(e) 他早前建議 81 號線在美輝街增設上落客站，運輸署及巴士公司會否予以考慮；以及

(f) 286X 及 80 號線的脫班問題嚴重，希望巴士公司積極改善。

19. 陳諾恒先生的意見綜合如下：

(a) 他對巴士公司撤回 80X、85B、81C 及 86A 號線的重組方案表示歡迎，希望運輸署及巴士公司在制訂巴士路線發展計劃前，先了解乘客的需要，不宜過分進取；

(b) 他不贊成 86C 號線不行經秦石邨及新翠邨，認為會令前往長沙灣的乘客少了一個選擇。他建議巴士公司考慮重組石硤尾及長沙灣的上落客站，更有效地節省行車時間；

(c) 他要求增加 86A 號線的班次，同時保留 86P 號線早上繁忙時間的特別班次；以及

(d) 他要求運輸署及巴士公司密切留意 982X 號線的乘客量，適時增加班次及考慮開辦下午繁忙時間的回程班次。

20. 鄭則文先生的意見綜合如下：

(a) 運輸署及巴士公司在聽取委員及市民的意見後，提交巴士路線發展計劃的修訂方案，他對此表示歡迎，尤其取消了合併 85K 及 86K 號線的建議；

負責人

(b) 他詢問為何 87D 號線的行車路線理順後，乘客候車時間反而增加；以及

(c) 恆安邨不少長者在遷入馬鞍山前居於九龍仔，故此對行經石硤尾的 86C 號線有很大需求，他促請巴士公司考慮讓 86C 號線繼續行經恆安邨。

21. 程張迎先生的意見綜合如下：

(a) 他讚賞運輸署及巴士公司在聽取委員及市民的意見後，提交巴士路線發展計劃的修訂方案；

(b) 新田圍邨居民期望 86C 號線的行車路線經修訂後，能夠在途經的獅子山隧道公路近新田圍邨位置增設一個上落客站，他認為這對行車時間的影響不大；

(c) 他詢問行走 87B 號線的巴士數目是否維持不變。有乘客指該線的班次不穩，候車時間長達 25 分鐘；

(d) 他要求巴士公司提供更全面的轉乘優惠，若乘客由 282 號線轉乘 287X 號線往九龍，用作接駁的 282 號線的車費便得以豁免，讓新田圍的乘客與其他乘客支付相同車費前往九龍；

(e) 他詢問 80M 號線於非繁忙時間的班次如何；

(f) 新田圍的乘客要求增加 982X 號線的班次及開辦下午繁忙時間的回程班次；

(g) 他建議 74A 號線行經九龍灣工業區，以增加乘客量，並認為一小時一班車不能接受；

負責人

(h) 新田圍居民吳先生曾就 286X 及 287X 號線提出具參考價值的改善建議，他促請巴士公司加以考慮；

(i) 他建議運輸署及巴士公司考慮善用尖山隧道，開辦前往新界西、尖沙咀及港島的巴士線，以減輕港鐵的擠迫情況；以及

(j) 他詢問若取消 280P 號線，運輸署及巴士公司會否為新田圍居民提供前往尖沙咀的替代服務。

22. 丘文俊先生的意見綜合如下：

(a) 他要求巴士公司考慮開辦 982X 號線下午繁忙時間的回程班次，並建議原本預計在水泉澳邨入伙後增加的兩個班次提早投入服務，暫時把總站設於博康，以應付不斷上升的乘客量；

(b) 他建議 182 號線以交替形式運作，即部分班次行經威爾斯親王醫院(威院)，以方便前往威院覆診的市民；

(c) 81P 號線的服務已經取消，而 281B 號線早上繁忙時間的脫班問題嚴重，故此他要求增加行走 281B 號線的巴士或重新開辦 81P 號線；以及

(d) 287X 號線的服務範圍延伸至水泉澳邨後，車費有所增加，他要求巴士公司實施雙向分段收費，避免現有乘客支付額外車費。

23. 蕭顯航先生的意見綜合如下：

(a) 他詢問為何 48X 號線的服務範圍不能延伸至樂景街；

負責人

(b) 他要求為樂景街的居民開辦前往尖沙咀的巴士線，但運輸署及巴士公司都沒有正面回應；

(c) 由於火炭有鐵路站，運輸署經常忽略火炭居民對巴士服務的需求，他認為這種運輸政策有違公平競爭原則，亦有偏向香港鐵路有限公司(港鐵公司)之嫌；以及

(d) 港鐵馬鞍山線投入服務後，依然有很多來往馬鞍山的巴士線，他詢問為何火炭居民沒有同等待遇。

24. 何國華先生表示有市民反映，指 85B、87B 及 281M 號線的脫班問題嚴重，他詢問運輸署如何監察巴士服務，令情況得以改善。

25. 楊文銳先生的意見綜合如下：

(a) 他指設立巴士專營權制度的目的之一，是確保公共交通服務機構有效運作，包括經營有實際需要的路線，故此巴士公司不可單純從商業角度制訂巴士路線發展計劃。他亦不贊成巴士公司每次都同時改動大量巴士路線，令乘客難以適應；

(b) 他建議開辦 48X 號特別線，方便樂景街的居民之餘，又不影響原有的禾輋邨乘客；

(c) 他建議把 240X 號線的總站設於碩門邨，以改善碩門邨的交通服務；

(d) 濱景花園及碩門邨位於沙田與馬鞍山之間，他建議行經該處的巴士線實施分段收費，以減輕居民的負擔；

(e) 87K 號線連接馬鞍山與東鐵線，需求很大，他要求把第一班車的開車時間提早及加密早上的班

次，以疏導早上上班的市民；

(f) 他建議把 87P 號線的服務範圍延伸至頌安邨，方便由利安邨及錦英苑前往頌安邨上學的學生。另外，他要求巴士公司不要因為加設一個車站而上調車費；

(g) 他認為現時欣安邨的交通配套不足，建議把 85K 及 289K 號線的服務範圍延伸至欣安邨；以及

(h) 交運會長期以來爭取開辦由馬鞍山往將軍澳的巴士線、由大學鐵路站附近往機場的巴士線，以及由馬鞍山經八號幹線往中上環的巴士線，但運輸署及巴士公司一直沒有正面回應。

26. 梁志偉先生的意見綜合如下：

(a) 他感謝巴士公司在聽取交運會的意見後，修訂巴士路線發展計劃的內容，提出大多數市民願意接受的方案；

(b) 前往將軍澳的 798 號線於周末及假日的乘客量甚高，希望巴士公司增加班次及延長晚上的服務時間；

(c) 在區內行走相同路線的巴士線應該收取劃一車費，以善用巴士資源及起分流作用；以及

(d) 81C 號線早上繁忙時間的乘客量甚高，他要求加密班次，以疏導早上上班的乘客。

27. 董健莉女士的意見綜合如下：

(a) 是次巴士路線發展計劃不會令美田邨、美松苑、美林邨及美城苑一帶的交通得到改善，因為只有

負責人

由 286X 號線分拆出來的 286P 號線途經上述地點；

(b) 46X、80 及 81 號線於下午繁忙時間的脫班問題嚴重，以 46X 號線為例，於城門隧道轉乘站候車的人龍延伸至馬路上，而 80 號線於彌敦道的車站亦有類似情況；

(c) 由大圍前往尖山隧道轉乘站的巴士數量甚小，而且沒有全日行駛的過海巴士線，故此她要求開辦兩條分別前往港島及機場的巴士線，全日行駛並行經尖山隧道轉乘站；

(d) 她要求巴士公司加派低地台巴士行走 80K 號線，並於探病時間增加班次，方便前往威院的乘客；

(e) 82B 號線早上只有一班車，她要求巴士公司加開兩個班次，並建議下午由大圍鐵路站開出的班次的服務時間改為七時至八時，每 15 分鐘一班；以及

(f) 她查詢城門隧道轉乘站優化計劃的詳情，希望巴士公司把優化轉乘站設施的建議提交交運會討論，聽取委員的意見。

28. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

(a) 運輸署及巴士公司在聽取委員及市民的意見後，修訂巴士路線發展計劃的內容，他對此表示歡迎，但指出部分修訂導致新服務及原有服務重疊。由於 89X 號線的總站保留在沙田市中心，而新開辦的 88X 號線同樣前往東九龍，他建議 88X 號線行經源禾路並把路線延伸至火炭，以擴大服務範圍；

負責人

(b) 他認為巴士公司在重組路線的同時，需留意巴士站設施的負荷，其中瀝源和禾輋邨的巴士總站經常泊滿巴士，有些甚至停泊在馬路上，影響該處的交通，他促請巴士公司作出改善；以及

(c) 他贊成試辦由樂景街開出的 48X 號特別線，因為於源禾路巴士站候車的瀝源和禾輋邨居民可選乘 40X 號線或 48X 號特別線，有機會改變原有的乘車模式。

29. 鄧永昌先生的意見綜合如下：

(a) 水泉澳邨尚未入伙，運輸署及巴士公司便已為該屋邨策劃了多條巴士路線，而美田邨、美松苑、美林邨及美城苑一帶的交通一直沒有改善，他對此表示不解；

(b) 他詢問運輸署為何撤回 246X 號線的方案，而只以繁忙時間行駛的 286P 號線取代；

(c) 他建議開辦一條由顯徑開出，途經美田邨、美松苑、美林邨及美城苑一帶，經由尖山隧道前往機場的巴士線；

(d) 305 號線只在早上繁忙時間行駛，他認為只要稍為修改行車路線，經由尖山隧道及西區海底隧道前往港島，乘客量必定上升；以及

(e) 他建議 81S 號線加密班次至全日行駛，以加強由大圍往佐敦道的巴士服務。

30. 楊倩紅女士的意見綜合如下：

(a) 她感謝運輸署及巴士公司未待水泉澳邨入伙，便就巴士服務作出規劃，方便日後入伙的居民。但

負責人

部分現有路線，例如 287X 號線，若延伸服務範圍至水泉澳邨，車費將會增加，她促請巴士公司實施分段收費；

(b) 雖然 287X 號線將會投入服務，但不少乘客希望保留 87A 號線。另外，巴士公司以 287X 號線取代 87A 號線，令原有的乘客需要多付車費，她認為不合理；

(c) 她希望加強由沙角邨、博康邨及乙明邨往威院的巴士服務，方便長者覆診；以及

(d) 她要求 982X 號線盡快增加班次。

31. 潘國山先生的意見綜合如下：

(a) 經修訂的巴士路線發展計劃較為務實。雖然只有五條巴士線行經尖山隧道轉乘站，但不失為一個好開始；

(b) 他詢問巴士公司為何 286X 號線的行車路線經修訂後，行車距離縮短了但車費沒有下調；

(c) 現時 46X 及 46P 號線在早上繁忙時間的服務尚可接受。巴士公司建議調撥部分資源給 286P 號線，他提醒巴士公司必須謹慎處理，不要影響原來的服務質素；

(d) 他建議開辦一條由美田邨往機場的巴士線，途經車公廟路、顯徑街、田心街及尖山隧道；

(e) 87B、85B 及 281M 號線的脫班問題長期未見改善，他促請運輸署及巴士公司加以正視；

負責人

(f) 81S 號線只在星期一至五提供服務並不足夠，他樂意與運輸署及巴士公司實地視察，了解該線確實的乘客量；以及

(g) 86C 號線不途經大圍，預計受影響的乘客達 500 人。他詢問有何替代方案，以及能否疏導多達 500 名乘客。

32. 龐愛蘭女士的意見綜合如下：

(a) 火炭的巴士服務極為有限，一旦港鐵發生事故，便沒有其他交通工具可替代。她要求開辦由火炭往尖沙咀、荃灣、中環、觀塘及機場的巴士線；

(b) 她建議把新開辦的 88X 號線的總站遷往山尾街巴士總站，並途經源禾路，以服務更多市民；

(c) 她要求新開辦的 280X 號線在樂景街增設上落客站，讓該處的居民受惠於這條前往尖沙咀的特快路線；以及

(d) 她要求試辦由駿景園開出的 48X 號特別線，認為有助改善該區的交通。

33. 梁家瑋先生的意見綜合如下：

(a) 他對運輸署及巴士公司提交的修訂方案表示支持，並重申巴士路線重組應以節省交通時間及車費為原則；

(b) 有關 86C 號線的行車路線，他建議在新田圍附近加設上落客站，並要求巴士公司調撥資源予 86A 號線，使秦石邨的巴士服務不受影響；

負責人

(c) 非繁忙時間只有 288 號線行經水泉澳邨，他詢問巴士公司會否就加強該處的交通服務提出進一步建議；

(d) 他讚賞巴士公司計劃派遣服務大使在尖山隧道及大老山隧道的轉乘站協助乘客。由於途經尖山隧道轉乘站的巴士線在繁忙時間及非繁忙時間分別只有五條及三條，他要求巴士公司密切留意班次上的安排，盡量避免乘客久候；

(e) 他認為山尾街巴士站有足夠空間設置 88X 號線總站。他建議 88X 號線回程時避免行經觀塘鐵路站迴旋處，以減少塞車。另外，他詢問只有兩部巴士行走該線，是否足以維持每 30 分鐘一班車，並希望了解該線沿途上落客站的詳情；以及

(f) 982X 號線甚受乘客歡迎，希望巴士公司進一步加強該線的服務，並開辦回程班次。

34. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

(a) 新開辦的 240X 號線有助改善由廣康及廣源往葵涌的交通服務，但她認為只有兩班車並不足夠，要求巴士公司在該線投入服務後，根據乘客量增加班次；

(b) 她認為 82S 號線的車費經調整後仍然偏高，促請巴士公司考慮調低車費；

(c) 83X 號線增加班次至全日行駛，但行走該線的巴士只由五部增至七部，她擔心因巴士數量不足而出現脫班情況；

(d) 89D 號線的行車路線經修訂後，不再行經廣源。廣源的居民若前往馬鞍山，只能選擇 808 號線小

巴，她認為並不足夠，要求運輸署加強小巴服務，同時為乘客提供便捷的巴士轉乘服務；以及

(e) 她要求巴士公司提供大老山隧道轉乘計劃的詳情和涉及的巴士線，並詢問能否把計劃擴展至廣源的巴士線。

35. 林松茵女士的意見綜合如下：

(a) 85B、87B 及 281M 號線的脫班問題一直未見改善，她詢問運輸署如何監察這些巴士線的服務質素。不少市民表示，他們因為巴士脫班問題而改乘小巴及港鐵，放棄使用巴士服務；

(b) 運輸署及巴士公司為何不投入額外資源來加強美田邨的交通服務，反而抽調 286X、46X 及 46P 號線的資源開辦 286P 號線。她不同意上述安排，擔心抽調 46X 及 46P 號線的資源會影響有關路線的服務資素；以及

(c) 86B 號線重組成 286X 號線後，車費調升至 7.1 元，她對此表示不滿。

36. 羅光強先生的意見綜合如下：

(a) 運輸署及巴士公司提交的修訂方案已對原方案作出不少改善，期望巴士公司在聽取委員的意見後，進一步優化建議方案；

(b) 市民對於改善 86C 號線的行車路線表示歡迎，但他提醒巴士公司必須為受影響的乘客提供替代服務；

(c) 他建議 286C 號線增加班次至去程及回程各五班，以及要求 86C 號線的車費維持不變；

負責人

(d) 他建議 87D 號線善用烏溪沙站公共運輸交匯處，以交替班次形式運作，分別在烏溪沙站公共運輸交匯處及錦英苑開出；

(e) 他詢問為何 A41P 號線的班次到了二零一五年第四季才作出改善；以及

(f) 長遠來說，巴士公司需要考慮 681 號線如何能夠服務烏溪沙的居民。

37. 李錦明先生的意見綜合如下：

(a) 美田邨有一萬八千多人口，交通配套不足，導致下午繁忙時間大圍鐵路站外擠滿等候小巴的乘客，他促請運輸署盡快作出改善；

(b) 他讚賞運輸署及巴士公司在聽取委員意見後，修訂 81C、281B 及 286X 號線的建議方案；

(c) 86C 號線的行車路線經修訂後，不再行經大圍，他詢問巴士公司會否增加 86A 號線的班次，以疏導受影響的乘客；

(d) 87A 號線取消後，87B 號線的具體行車路線如何，會否在紅梅谷路 87A 號線車站的原來位置加設車站，盡量減低對乘客的影響。另外，他要求增加 87B 號線的班次；以及

(e) 他要求 287X 號線盡快投入服務。

38. 梁家輝先生的意見綜合如下：

(a) 他要求運輸署及巴士公司與交運會保持良好溝通，以便為市民提供更理想的交通服務；

負責人

(b) 運輸署及巴士公司決定撤回 89X、86、84M 及 82X 號線的建議方案，他對此表示歡迎；以及

(c) 87D 號線的行車路線經修訂後，不再繞經大涌橋路，他建議增加 281A 號線的班次，以疏導由沙田第一城一帶前往紅磡的乘客。

39. 鄭楚光先生的意見綜合如下：

(a) 對於運輸署及巴士公司為推行巴士路線發展計劃所付出的努力，他表示讚賞；

(b) 89D 號線的行車路線經修訂後，不再繞經廣源，他詢問巴士公司會否提供替代路線予廣源的乘客；

(c) 他對新開辦的 240X 號線表示歡迎，要求運輸署及巴士公司考慮增加班次至全日行駛；

(d) 開辦前往大學鐵路站及香港科學園的 82C 號線是很好的構思，但該線只在早上繁忙時間行駛，他要求巴士公司考慮開辦回程班次；

(e) 他要求為廣源的居民開辦全日行駛的過海巴士線及機場巴士線，例如把 182 及 A41 號線的服務範圍擴展至廣源；

(f) 他要求跨區巴士線在區內行走時加設分段收費，並與區內行走相同路線的巴士線的收費一致。運輸署將於九月在區內為部分路線試行分段收費，他建議把 49X 及 83K 號線納入試行計劃；以及

(g) 他對 83X 號線增加班次至全日行駛表示歡迎。

負責人

40. 招文亮先生的意見綜合如下：

(a) 他支持 89C 號線維持全日服務；

(b) 他反對 40X、87D 及 89D 號線全部或部分班次不途經亞公角街。早上繁忙時間馬鞍山路經常擠塞，亞公角街的交通相對順暢，他認為行經馬鞍山路未必令行車時間縮短。另外，87D 及 89D 號線的建議班次較現時的班次疏落，未能惠及馬鞍山市中心的乘客；

(c) 他支持原有方案中，281X 號線增加班次至全日服務，以及 86C 號線修訂行車路線並行經尖山隧道的建議。儘管上述方案已經撤回，他支持運輸署及巴士公司繼續優化 281X 及 86C 號線的服務；

(d) 他要求巴士公司為鞍泰區居民提供全日行駛的過海巴士線；

(e) 鞍泰區居民乘坐 286M 號線前往馬鞍山市中心的車費為 6.4 元，他認為收費不合理，要求巴士公司盡快實施分段收費；以及

(f) 89D 號線的行車路線經修訂後，不行經黃泥頭，對由黃泥頭往馬鞍山的學生造成不便，他要求巴士公司考慮於放學時間開辦行經黃泥頭的特別班次。

41. 李世榮先生的意見綜合如下：

(a) 交運會去年通過一項臨時動議，要求 89D 號線加密班次，運輸署及巴士公司在巴士路線發展計劃中，建議在理順 89D 號線的行車路線的同時，削減班次，令候車時間增加兩分鐘，他認為難以接受；

負責人

(b) 他詢問為何部分巴士線，例如 40X 及 87D 號線，所建議的候車時間都較原來的有所增加；

(c) 他希望知道能否在恆安街馬鞍山遊樂場門口增設 99 號線上落客站，促請運輸署及巴士公司盡快回覆；以及

(d) 他詢問為何運輸署及巴士公司沒有在巴士路線發展計劃中，提出跨巴士公司轉乘優惠的方案。

42. 主席的意見綜合如下：

(a) 他於會前收到不少市民的電郵，表達對巴士路線發展計劃的意見，他已經把意見轉交運輸署及巴士公司考慮和跟進；

(b) 運輸署及巴士公司建議在大老山隧道及尖山隧道設置轉乘站，為乘客提供便利的巴士服務，其中大老山隧道轉乘站的轉乘計劃涉及不少於 15 條巴士線，讓乘客以補差價形式轉車，他認為這是今年巴士路線發展計劃的亮點；

(c) 80M 號線率先增設分段收費，他期望能夠把分段收費推展至其他巴士線，使跨區巴士線與區內行走相同路線的巴士線的收費一致；

(d) 是次巴士路線發展計劃並不包含在大圍鐵路站設置轉乘站的方案，他建議運輸署及巴士公司考慮於新翠邨或獅子山隧道收費廣場增設轉乘站；

(e) 運輸署及巴士公司已經為即將入伙的水泉澳邨全面策劃交通服務，但沒有把有關安排推展至其他人口上升的地區；

負責人

(f) 運輸署及巴士公司必須汲取經驗，把一些受歡迎的巴士線例如 982X 號線的成功元素，推廣至其他路線；

(g) 他建議下階段的巴士路線發展計劃應以機場巴士及過海巴士服務為重點。運輸署及巴士公司亦需考慮開辦前往邊境管制站的巴士線，同時提供跨巴士公司的轉乘計劃，以及推行類似“港鐵特惠站”的優惠計劃；以及

(h) 是次巴士路線發展計劃的內容，涵蓋多條巴士線的修訂建議及增設兩個轉乘站的方案，他促請運輸署及巴士公司做好宣傳及教育工作，並適時向交運會匯報建議項目的進度。

43. 關國恩女士的回應綜合如下：

(a) 運輸署及巴士公司在上次交運會會議聽取委員的意見後，制訂巴士路線發展計劃的修訂方案，再次提交給交運會討論，她樂見大部分方案均為委員所接受。部分委員對個別路線持不同意見，運輸署及巴士公司會繼續研究可行的改善方案；

(b) 有關烏溪沙的過海巴士服務，運輸署在巴士路線發展計劃中建議於繁忙時間把 680P 號線的總站延伸至烏溪沙鐵路站，為該區居民提供 680X 號線以外的選擇；

(c) 她備悉委員要求開辦由烏溪沙往沙田市中心的巴士線；

(d) 委員於上次會議要求 286X 號線維持全日服務，運輸署及巴士公司聽取委員的意見，制訂了 286P 號線的方案，於繁忙時間為美田邨、美松苑、美林邨及美城苑一帶的居民服務。若 286P 號線受乘

客歡迎，運輸署及巴士公司會考慮增加班次。運輸署備悉委員建議於車公廟路加設 286P 號線上落客站，並會積極研究其可行性；

(e) 她備悉委員要求跨區巴士線與區內行走相同路線的巴士線收取劃一車費。運輸署及巴士公司在巴士路線發展計劃中建議源和路、火炭及穗禾區一帶率先試行跨區與區內行走巴士線劃一分段收費，運輸署及巴士公司會檢視該線的營運情況，再積極考慮推展至其他路線的可行性；

(f) 87D 及 89D 號線只於繁忙時間分拆出個別班次，不途經亞公角街，以平衡馬鞍山市中心及亞公角街一帶市民的需要。亞公角街一帶的乘客，除 40X 號線外，仍然可以選乘 43X 號線前往城門隧道轉乘站，轉乘往新界西各地區的巴士線。運輸署及巴士公司會密切監察 43X 號線乘客量的轉變，適時調整班次或加開特別班次；

(g) 87D 號線的行車路線經修訂後不途經漆咸道南，香港理工大學及香港科學館鄰近紅磡鐵路站，乘客可徒步前往。由於 87D 號線於早上繁忙時間有五個班次不行經亞公角街及濱景花園，運輸署及巴士公司會監察作為替代服務的 281A 號線的乘客量，適時考慮按需要增加班次；

(h) A41P 號線的改善建議，是按乘客量分階段增加班次，兩部巴士預算分別於二零一四年第二季及二零一五年第四季投入服務；

(i) 在修訂 86C 號線的行車路線後，86A 號線將繼續為秦石邨、新田圍及新翠邨一帶的居民提供前往深水埗的巴士服務。運輸署及巴士公司會適時檢視 86A 號線的乘客量，在有需要時改善服務；

負責人

(j) 巴士公司已於二零一二年修訂 74A 號線的行車路線，改為前往九龍灣工業區。由於乘客量方面一直未見改善，實在有需要調整班次，以善用巴士資源；

(k) 她備悉委員要求改善樂景街一帶的巴士服務，包括延伸 48X 號線的總站、開辦前往尖沙咀及港島的路線等。她解釋，舊有的 248P 號線的行車路線與 48X 號線相近，但因乘客量偏低而最終停辦，故此運輸署必須仔細考慮乘客需求，方能決定是否開辦新服務或分拆現有巴士線。她對 280X 號線途經樂景街的建議有保留，因為行車路線會變得迂迴；

(l) 在 240X 號線投入服務後，運輸署及巴士公司會適時考慮按需要增加班次。運輸署備悉委員建議把 240X 號線的總站遷往碩門邨。她指出，碩門邨一帶的市民可到大涌橋路乘坐 286C 號線往深水埗，較 240X 號線便捷；

(m) 她備悉委員建議為大圍居民開辦全日行駛並行經八號幹線的過海巴士線，以及大圍現有的機場巴士線改行八號幹線；

(n) 她備悉委員建議前往港島及新界西的巴士線行經尖山隧道轉乘站，運輸署會在檢視首批行經尖山隧道的巴士線的營運情況時，一併予以考慮；

(o) 88X 號線原本是由沙田市中心往藍田的特快路線，故此運輸署屬意維持原有計劃，以沙田市中心為總站，待該線投入服務後，會適時考慮按需要增加班次及擴大服務範圍；

負責人

(p) 由於 89D 號線的行車路線經修訂後不行經黃泥頭，巴士公司為來往黃泥頭及馬鞍山的乘客推出 83K 及 85X 號線的轉乘計劃。若長者及合資格殘疾人士使用此轉乘計劃，車費只需兩元；

(q) 87A 號線重組成 287X 號線後，87B 號線會修改行車路線並繞經新月樓，為受影響乘客提供前往深水埗的替代服務；

(r) 她備悉委員要求開辦 82C 號線的回程班次，運輸署會先監察開辦 82C 號線後的乘客量，有需要時再考慮逐步加強服務；

(s) 開辦全日行駛的過海巴士線需要有很大的乘客量支持，因為所有新服務都會加重港島繁忙路段的交通壓力。運輸署亦會考慮現有服務是否有調整空間，以擴大服務範圍；

(t) 運輸署會積極與巴士公司討論推行跨巴士公司轉乘計劃的可行性；

(u) 獅子山隧道現有的巴士站空間極小，若改建成大型轉乘站，她擔心會影響隧道的運作；

(v) 運輸署會根據預期乘客量編定巴士班次。雖然 80M 號線是每 20 分鐘一班車，但部分路段有 280X 號線可替代，故此她認為現有安排是合適的。運輸署及巴士公司會因應乘客量的轉變，適時調整班次；

(w) 81S 號線主要服務沿途上學及上班的市民。由於現時星期六的乘客量較低，故此運輸署及巴士公司建議調整班次，以善用巴士資源。運輸署備悉委員建議 81S 號線改行尖山隧道；

負責人

(x) 她備悉委員要求開辦由馬鞍山往將軍澳的巴士線，運輸署會在衡量乘客需求及對交通的影響等各項因素後再作考慮；

(y) 她表示推行巴士路線發展計劃無可避免地會對現有乘客造成一定影響，故此運輸署將會分階段實施並做好宣傳教育工作，讓市民知悉新的交通安排；以及

(z) 有關巴士路線發展計劃中各項建議方案的最新進展及落實情況，運輸署會適時向交運會匯報。

44. 陳碧君女士的回應綜合如下：

(a) 運輸署及巴士公司利用沙田的地理優勢，計劃加強大老山隧道轉乘站服務及於尖山隧道增設轉乘站，並於轉乘站提供一系列候車設施，以方便乘客；

(b) 路政署將會在城門隧道轉乘站進行擴闊及延伸工程，而九巴會考慮於城門隧道轉乘站適當位置加設座椅，以提供更舒適的候車環境；

(c) 九巴會把委員對開辦機場巴士線的訴求，轉交龍運巴士有限公司考慮及跟進；

(d) 她理解市民對來往沙田及邊境管制站的巴士服務有很大需求，九巴會與運輸署商討及研究開辦上述服務的可行性；

(e) 配合沙田區巴士路線發展計劃，九巴會做好宣傳及教育工作，讓市民了解巴士路線發展計劃的內容；對於因路線調整而需要改變乘車習慣的市民，九巴將會有服務大使到區內與乘客溝通，提供其他替代路線的選擇及轉乘優惠安排；以及

負責人

(f) 九巴會盡力在車輛調動上作出配合，減少誤點及脫班的情況。

45. 何志文先生的回應綜合如下：

(a) 他解釋，區內分段收費系統非常複雜，儘管如此，九巴會在合適情況下，盡量讓乘客享有分段優惠。九巴打算由九月一日開始，以沙田市中心往穗禾苑、火炭山尾街、禾輋、瀝源等總站為終點站的巴士線作試點，實施分段收費，車費將與81K號線相同。分段收費系統若確定為可行，九巴會考慮將之推廣至其他路線；

(b) 九巴計劃由九月一日開始，為乘搭 286M 號線，由錦泰苑往馬鞍山市中心的乘客實施分段收費；

(c) 大老山隧道轉乘站及尖山隧道轉乘站的轉乘優惠，將會配合轉乘站設施的工程分階段推出，預計分別於十月及十一月投入服務；以及

(d) 287X 號線的服務範圍延伸至水泉澳邨後，於博康邨分站上車往九龍方向的乘客將享有分段收費，至於回程的分段收費安排，九巴需再作研究。

46. 馮兆雄先生的回應綜合如下：

(a) 委員提及部分路線有脫班問題，九巴必定積極跟進。個別路線例如 85B 及 87B 號線，行車時間較易受路面的交通情況或附近的沙中線工程影響，九巴會與運輸署商討解決方法及更新行車時間表的可行性；

(b) 40X 號線於早上繁忙時間有特別班次行經亞公角街，他預計 43X 號線於非繁忙時間將會有空間接載亞公角街的乘客往城門隧道轉乘站，轉乘前往

負責人

新界西的巴士；

(c) 286X 號線重組後，早上繁忙時間的班次維持不變，即每 15 分鐘一班，但由於不途經美田邨一帶，他預計行車時間將會縮短，這項安排應受乘客歡迎；以及

(d) 行走 89D 號線的巴士數目維持不變，候車時間有改變的原因，是行車時間表會因應實際行車時間作出適當調整。

47. 主席總結如下：

(a) 跨區巴士線與區內行走相同路線的巴士線收取劃一車費的建議，有較少爭議，他促請運輸署及巴士公司盡快全面實施；

(b) 對於部分較具爭議的重組路線，例如 40X、87D 及 89D 號線，他建議運輸署及巴士公司暫緩推行建議方案，並與相關的委員商討，以制訂各方面都接受的方案；

(c) 個別路線的脫班問題及開辦新巴士服務的訴求，是交運會長期以來討論的議題，他促請運輸署及巴士公司聽取委員的意見，適當地跟進，並於會後回覆個別委員；以及

(d) 他要求運輸署於會後，適時向交運會匯報巴士路線發展計劃中各個項目的進展及實施情況。

48. 主席宣布擴大討論議題到此結束，非交運會委員可以離席。

負責人

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 41/2014)

49. 交運會備悉上述文件。

討論事項

配合南港島線(東段)通車的公共交通服務之修訂重組計劃
(文件 TT 42/2014)

50. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/鐵路6趙浩明先生出席會議。

51. 趙浩明先生簡述文件及簡報的內容。

52. 李錦明先生指現時很多市民乘坐 170 號線前往港島南區，認為該線的營運情況良好。南港島線(東段)尚未投入服務，對 170 號線載客量的影響仍屬未知之數，他認為在現階段討論是否調整班次並不恰當。

53. 黃澤標先生的意見綜合如下：

(a) 南港島線(東段)的工程尚未完成，預計投入服務的日期將會延後，加上南港島線(東段)並不覆蓋華富邨及華貴邨一帶，故此他認為 170 號線對來往沙田與港島南區的市民很重要，不贊成削減該線的班次；以及

(b) 他認為運輸署提供的載客率數據欠全面，與調整班次的準則不一致，無法直接比較。

負責人

54. 董健莉女士指沙田區居民對過海巴士服務的需求甚殷，交運會一直爭取開辦更多過海巴士線，她不明白為何運輸署在南港島線(東段)通車前建議調整 170 號線的班次。

55. 容溟舟先生指運輸署曾於去年修訂 170 號線往華富方向的行車路線，避免途經銅鑼灣市中心，大大縮短了行車時間。該線往沙田方向的班次在港島區的行車路線迂迴，他建議運輸署參考 171 號線的行車路線，加以改善。

56. 趙浩明先生的回應綜合如下：

(a) 170 號線途經黃竹坑，而南港島線(東段)將設黃竹坑站，預計會有由沙田往黃竹坑工商業大廈上班的市民改乘南港島線(東段)，起分流作用，並會令 170 號線的客量出現變化；

(b) 他知道 170 號線途經的某些路段於繁忙時間出現交通擠塞，運輸署及巴士公司會適時檢視行車狀況和乘客量，並考慮優化現有路線；

(c) 雖然南港島線(東段)最新預計的通車日期為二零一六年，但因原訂於二零一五年通車，運輸署早前已開始就受影響的巴士線諮詢相關的區議會；以及

(d) 所有調整建議都會在南港島線(東段)投入服務後，參考所取得的乘客量數據才落實；而運輸署在調整班次前，會按照現時的做法，通知交運會相關的安排。

57. 主席促請運輸署繼續跟進 170 號線的情況，並適時就調整建議諮詢交運會。

負責人

委員會轄下工作小組更新成員名單
(文件 TT 43/2014)

58. 委員一致通過道路交通安全工作小組及單車網絡發展工作小組的更新成員名單。

動議

唐學良先生動議：要求開辦新界東醫院聯網的公共交通服務
(文件 TT 44/2014)

59. 唐學良先生指隨着新界東的人口不斷上升，前往醫院覆診的病人、探病的家屬及到醫院上班的市民不斷增加，故此他提出以下動議：

> "沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署研究開辦連接新界東三間主要醫院(包括北區醫院、大埔雅麗氏何妙齡那打素醫院及沙田威爾斯親王醫院)的小巴或巴士交通服務，方便市民。"

梁家瑋先生和議。

60. 程張迎先生認為，市民可能需要就不同病症分別前往三間醫院求診，但對連接三間醫院的巴士線的需求有限。

61. 鄧永昌先生認為市民對來往醫院的交通服務有一定需求，建議運輸署根據預計的乘客量，考慮以哪類交通工具落實上述建議。

62. 黃澤標先生建議運輸署因應需求，開辦點對點巴士服務，從一間醫院分別開往另外兩間醫院，為市民提供更為便捷的服務。

負責人

63. 蕭顯航先生認為可交由商業市場決定個別交通服務是否有需求。

64. 李世榮先生贊成把開辦新界東醫院聯網的公共交通服務建議交予運輸署考慮及研究其可行性。

65. 委員會以 22 票贊成，1 票棄權通過上述動議。

提問

林松茵女士提問：沙田至中環線的工程
(文件 TT 45/2014)

66. 林松茵女士的意見綜合如下：

(a) 她同意保育古蹟十分重要，但居民對沙中線期待已久，希望知道路政署及港鐵公司如何處理工程延誤；

(b) 港鐵公司如何監察沙中線工程及馬鞍山線改善工程的噪音問題，她指夜間工程的噪音對居民的生活造成很大影響；

(c) 居民渴望建造行人天橋連接顯徑站，她要求港鐵公司回覆何時再就建造上述行人天橋一事進行檢討；

(d) 在設計上，顯徑站是否已預留位置連接上述行人天橋；以及

(e) 據她近日觀察所得，車公廟路的行人過路處似乎未能疏導等候過路的行人，故此她對該處能否應付顯徑站投入服務後帶來的額外人流存疑。

負責人

67. 潘國山先生要求古物古蹟辦事處(古蹟辦)於會後就沙中線工地掘出的文物價值、考古工作的進展及時間表，以及如何處理掘出的文物及遺蹟，提供進一步資料供委員參考。

68. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

(a) 港鐵公司曾表示會就馬鞍山線改善工程的隔音屏障及紓減噪音措施提供進一步資料，但一直未見回覆；以及

(b) 建造行人天橋需時，而且必須有足夠空間。他要求路政署及港鐵公司在興建顯徑站的同時，一併建造行人天橋連接顯徑站，以回應市民的訴求。

69. 港鐵公司項目傳訊經理陳芳婷女士的回應綜合如下：

(a) 因應沙中線土瓜灣站地盤掘出文物，港鐵公司擴大了考古工作範圍，並且在考古範圍內，於未完成考古工作的工地暫時停工，只進行配合考古發掘工作的工序；

(b) 截至二零一四年六月底，隧道鑽挖機豎井的建造工程因考古工作而累積滯後了約六個月。由於接着須進行的工作包括更改豎井支撐架的設計、建造 T1 區的保護牆、調整施工工序等，故此估計將會再滯後最少五個月，令現時土瓜灣站和相關的隧道鑽挖工程合共滯後最少 11 個月；

(c) 預計土瓜灣站第三期的考古發掘工作到今年九月才完成，屆時政府會一併對所發現的考古遺蹟訂定合適的保育方案及措施，並在古蹟辦諮詢古物諮詢委員會後，作出較為全面而具體的結論，才可確定對沙中線工程的最終影響；以及

負責人

(d) 就顯徑站的建造工程而言，大部分工程都能按計劃完成，但由於土瓜灣站及隧道的工程滯後，預計沙中線投入服務的日期無可避免受到影響。港鐵公司及承建商已採用調配工序等方法，以期盡量追回工程進度。

70. 港鐵公司高級統籌工程師李永孝先生的回應綜合如下：

(a) 承建商正在沙田顯徑進行前期隧道挖掘工程，由於土質的實際情況較預期複雜，工程進度較預期緩慢。承建商已在挖掘隧道的豎井頂部安裝隔音罩，在不影響顯徑邨居民的情況下，由今年五月初開始在隧道內 24 小時施工，以加快進度；

(b) 自展開馬鞍山線車站月台改善工程以來，收到不少市民及委員的意見，指工程的噪音影響附近居民的生活。他解釋，由於有關工序必須於晚上馬鞍山線服務收車後才能開展，無可避免工程的聲音會對附近居民造成影響。港鐵公司一直監督承建商嚴格遵照“建築噪音許可證”的法定要求施工，並採取適當的緩解措施，另外又向承建商發出嚴格的指引及守則，並不時加強教育前線員工，提醒他們遵守指引。港鐵公司會繼續密切監察施工情況，適時檢視各項緩減措施；

(c) 港鐵公司預計車公廟站、沙田圍站、第一城站及石門站工程聲響較大的工序如鋪設車站頂蓋等，將於今年七至八月完成，對市民的影響將會進一步減輕；

(d) 港鐵公司曾詳細研究顯徑站啓用後對附近交通及行人設施的影響，評估結果顯示，在車公廟路及顯徑街，交通燈控制的行人過路處經優化後，將會有足夠容量應付顯徑站啟用後的交通與行人流

負責人

量，直至二零三一年，故此不需加建行人天橋；

(e) 在車公廟路及顯徑街，交通燈控制的行人過路處的優化工程將會配合顯徑站投入服務的日期而進行。有關現時行人過路處容量不足的問題，他會轉介運輸署作適當跟進；

(f) 委員對現時馬鞍山線營運情況的查詢，他早前已轉介至港鐵公司的相關部門，並會提醒他們盡快回覆；以及

(g) 由於顯徑站的車站大堂在地面樓層，乘客需要先到地面樓層購票入站，再到上層的月台上車。若將來興建行人天橋，顯徑站外的空地必須有足夠空間讓該行人天橋接駁到地面，以便乘客進入車站。

李錦明先生提問：大圍行人扶手電梯的維修保養
(文件 TT 46/2014)

71. 李錦明先生的意見綜合如下：

(a) 橫跨車公廟路及美田路迴旋處的行人天橋現有的四部扶手電梯經常故障，他促請機電工程署(機電署)跟進。每次發生故障，機電署的服務承辦商都花很長時間維修，對居民造成不便；

(b) 他詢問扶手電梯為何會受天氣影響而停止運作；以及

(c) 他贊成更換扶手電梯的建議，但扶手電梯停止運作有時是人為因素所致，機電署必須同時處理，始能徹底解決問題。

負責人

72. 何厚祥先生的意見綜合如下：

(a) 他詢問扶手電梯的可用年期一般為多久；

(b) 橫跨車公廟路及美田路迴旋處的行人天橋的扶手電梯使用率甚高，機電署有否就其實際使用情況加強巡查，並加密維修保養的次數；

(c) 機電署有否就扶手電梯的維修訂立服務承諾；以及

(d) 機電署預算何時更換扶手電梯，以及計劃安裝哪類型扶手電梯。若在取得撥款更換扶手電梯前，出現無可修理的故障，機電署有何應變方法。

73. 潘國山先生的意見綜合如下：

(a) 由於四號扶手電梯的使用率最高，很多市民對該扶手電梯經常故障表示不滿；

(b) 他詢問每星期一次，每次兩小時的例行檢查時間能否縮短，以減輕對市民的影響；

(c) 他詢問過去一年，四部扶手電梯的故障次數分別為何，並希望知道機電署在書面回覆中提及的四個故障因素各佔多少比例；

(d) 由於故障頻密，機電署要求服務承辦商於未來三個月加強巡查，他詢問長遠而言，機電署如何解決問題；

(e) 他建議機電署教導市民如何正確使用扶手電梯，並張貼告示通知市民扶手電梯的維修安排；以及

負責人

(f) 現時扶手電梯在半露天的環境下運作，他詢問這會否影響其使用年期。就四部扶手電梯現時的情況而言，更換新的扶手電梯是否比不斷維修更合乎成本效益。

74. 機電署工程師/運輸、保安及中央工程 3/6 李家俊先生的回應綜合如下：

(a) 橫跨車公廟路及美田路迴旋處的行人天橋的四部扶手電梯當中，四號扶手電梯停止運作的次數最多；

(b) 針對扶手電梯停止運作的原因，機電署已採取相應措施，希望情況得以改善。為減少緊急停機掣被人無故按下的情況，機電署於本年四月在緊急停機掣外加裝膠片。另外，機電署在機房加裝顯示燈，協助維修人員盡快找出停止運作的原因；

(c) 在狂風大雨的情況下，扶手電梯的運作可能受到影響。機電署已去信路政署，要求該署考慮在行人天橋加設雨擋，以減輕惡劣天氣對扶手電梯的影響；

(d) 根據經驗，扶手電梯的使用年期一般可長達 20 年。該四部扶手電梯已使用了 16 年，加上使用率高，機電署現正考慮去信路政署，建議更換最新標準的扶手電梯，詳細預算及時間表尚在擬備階段；

(e) 如扶手電梯停止運作，服務承辦商會馬上收到訊號，機電署要求服務承辦商在收到訊號後一小時內到場維修，並盡可能即日恢復扶手電梯的運作。如遇上複雜情況或需要更換零件，可能需要更長時間。機電署亦會進行突擊測試，以確保服務承辦商的服務達到標準；

負責人

(f) 在更換扶手電梯前，機電署會確保服務承辦商配備足夠零件，以便維修停止運作的扶手電梯；

(g) 機電署正考慮調整例行檢查的次數及時間，以減輕對市民的影響。機電署歡迎委員就例行檢查的時間提出意見，並會盡量配合；以及

(h) 機電署已印製了教導市民如何正確使用扶手電梯的海報，準備在適當地方張貼。

容溟舟先生提問：巴士班次的調整機制
(文件 TT 47/2014)

75. 容溟舟先生的意見綜合如下：

(a) 他要求運輸署利用其提問中的列表，就過去一年曾調整班次的巴士線提供所需資料，以供參考；

(b) 他理解巴士的站立乘客總數受香港法例第 374A 章《道路交通(車輛構造及保養)規例》第 74 條規範，但由於鐵路每平方米載客量的標準由六人減至四人，他詢問運輸署會否考慮檢視現行法例，並作出相應調整；以及

(c) 他促請運輸署利用其提問中的列表，就巴士的車型提供所需資料，並以平面圖顯示巴士樓上、樓下的座位及站立位數目，以供參考。他指巴士的車輛牌照上有列明列表上每項資料，認為運輸署能夠提供這些資料。

76. 運輸署高級運輸主任/馬鞍山黃依凡女士表示，運輸署每年都因應巴士路線發展計劃及巴士的實際營運情況，調整巴士班次。如有相關資料，運輸署於會後會盡量向有關委員提交資料。 運輸署

負責人

77. 九巴高級主任(策劃及發展)李述恒先生表示，九巴會監察巴士線的營運情況及服務水平，並適時與運輸署商討調整班次及行車路線的可行性，以期更切合乘客需要。

78. 新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(新巴城巴)公眾事務主任鍾佩怡女士表示，新巴城巴會按照運輸署的指引調整巴士路線的班次及服務。另外，新巴城巴的巴士及車廂設施均按照運輸署的規定及安全標準而設計。

79. 主席促請運輸署於會後提交補充資料供委員參考。

報告事項

運輸署進度報告
(文件 TT 48/2014)

80. 容溟舟先生的意見綜合如下：

(a) 由於 680B 號線新增班次的開車時間較晚，因此路面情況有別，行車時間比預期長，他建議容許車長選擇行經石門迴旋處以節省時間；

(b) 他建議 680B 號線三個班次都提早五分鐘開車，認為更配合市民的上班時間；

(c) 他建議運輸署及巴士公司考慮加強 680B 號線的宣傳，使更多乘客受惠；

(d) 他對 682C 號線未有根據車費等級表收取車費表示不解；以及

(e) 他認為 682C 號線的安排未如理想。由於 682C 號線的終點站設於北角，並非如原來的居民巴士線般設於灣仔，部分前往灣仔的乘客可能會改乘港鐵或 680 號線，令 680 號線不勝負荷。

負責人

81. 黃嘉榮先生的意見綜合如下：

(a) 相關的議員曾於會前與運輸署及巴士公司討論，並大致同意開辦新巴 682C 號線以應付居民巴士 NR89 號線停辦後的乘客需求。由於居民巴士 NR89 號線的乘客量十分穩定，他不建議行車路線上有重大轉變，並要求運輸署及巴士公司考慮繼續以灣仔為總站。另外，他對運輸署建議往灣仔的乘客改乘 680 號線表示不滿；

(b) 由於七時三十分的班次的行車路線尚未確定，他建議運輸署考慮精簡行車路線，以節省行車的時間；

(c) 他希望運輸署及巴士公司盡早通知居民關於 682C 號線的安排；以及

(d) 他認為 682C 號線的車費偏高，要求運輸署及巴士公司加以調整。

82. 主席表示，陳敏娟女士委託他代為表達對 682C 號線的意見。陳女士對其中一個班次途經廣源的建議表示支持，認為可配合附近“置安心資助房屋計劃”的發展，並建議該班次途經廣源巴士站而不前往黃泥頭巴士站，以節省行車時間。另外，主席要求運輸署盡快落實 682B 號線的加班安排。

83. 運輸署高級運輸主任/沙田廖靜文女士的回應綜合如下：

(a) 682C 號線的車費是參考其主線 682 號線而釐訂的；

負責人

(b) 現時乘搭居民巴士 NR89 號線前往北角以西地區的乘客，除了可利用新巴所建議的新增轉乘優惠外，亦可選乘現有的港鐵或 680 號線直接前往目的地；

(c) 由於現時居民巴士 NR89 號線首個班次的乘客量較少，有剩餘的載客量接載其他區的乘客，故運輸署及巴士公司建議 682C 號線的首個班次行經廣源一帶，以便服務更多乘客；

(d) 運輸署及巴士公司備悉委員對 682C 號線行車路線的意見，在詳細考慮對路面交通的影響後，會盡快把有關安排通知委員及乘客；以及

(e) 運輸署會密切監察 682B 號線的乘客量，適時與巴士公司商討加密班次。

84. 新巴策劃及車務編排經理黃漢中先生表示，巴士公司打算在港運城巴士站，為前往港島其他地區的 682C 號線乘客提供轉乘優惠，預計會受乘客歡迎。新巴備悉委員建議 680B 號線行經石門迴旋處。

85. 黃依凡女士的回應綜合如下：

(a) 由於 680B 號線的新增班次於上月剛投入服務，運輸署會檢視該線的行車路線及營運情況，再與巴士公司考慮是否調整班次開出的時間；以及

(b) 她備悉為 680B 號線加強宣傳的建議，並會於會後與巴士公司商討可行的安排。

86. 主席建議運輸署及巴士公司於會後繼續與相關的委員討論 682C 號線的行車路線、車費及具體安排，以提供切合乘客需要的巴士服務。 運輸署、新巴

負責人

87. 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。

88. 由於 15 分鐘後仍未有足夠的法定人數，主席於下午八時零二分宣布休會，同時決定以傳閱文件方式處理《工作小組報告》、《路政署工程進度報告》、《沙田區公共房屋及私人機構參建居屋計劃屋苑人口》及《沙田市中心交通違例檢控數字》。

(會後註：委員已於二零一四年七月二十一日備悉《工作小組報告》(TT 49/2014)、《路政署工程進度報告》(TT 50/2014)、《沙田區公共房屋及私人機構參建居屋計劃屋苑人口》(TT 51/2014)及《沙田市中心交通違例檢控數字》(TT 52/2014)。)

下次會議日期

89. 下次會議定於二零一四年九月五日(星期五)下午二時三十分舉行。

90. 會議在下午八時零二分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一四年八月