沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一四年度第三次(擴大)會議記錄

會議日期：二零一四年五月五日(星期一)
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	下午六時五十五分
余倩雯女士(副主席)	”	下午二時三十分	下午六時五十五分
何厚祥先生,BBS,MH	區議會主席	下午二時三十分	下午六時二十分
彭長緯先生,BBS,JP	區議會副主席	下午二時三十分	下午五時五十八分
陳國添先生,BBS,MH	區議會議員	下午二時三十分	下午六時五十五分
陳敏娟女士	”	下午二時三十分	下午六時三十分
陳諾恒先生	”	下午二時三十分	下午六時五十五分
鄭楚光先生,MH	”	下午二時三十分	下午六時二十二分
鄭則文先生	”	下午二時五十五分	下午五時五十分
程張迎先生,MH	”	下午二時三十分	下午六時五十五分
招文亮先生	”	下午二時三十分	下午六時五十五分
莊耀勤先生	”	下午二時三十分	下午六時零六分
何國華先生	”	下午二時三十分	下午五時五十八分
林松茵女士	”	下午二時三十分	下午六時二十分
劉偉倫先生	”	下午二時三十五分	下午四時三十五分
羅光強先生	”	下午二時三十五分	下午六時三十分
李子榮先生	”	下午四時二十五分	下午六時十六分
李錦明先生,MH	”	下午二時三十分	下午六時三十七分
梁志偉先生	”	下午二時三十五分	下午六時二十分
梁家輝先生	”	下午二時三十五分	下午五時五十六分
李世榮先生	”	下午二時三十五分	下午六時四十五分
麥潤培先生	”	下午二時三十分	下午六時五十五分
莫錦貴先生,BBS	”	下午二時三十分	下午四時二十分
吳錦雄先生	”	下午二時三十分	下午六時五十五分

出席者	職　銜	出席時間	離席時間
龐愛蘭女士,JP	區議會議員	下午三時三十八分	下午六時五十五分
潘國山先生	”	下午二時三十分	下午六時五十五分
葛珮帆博士,JP*	”	下午二時三十分	下午二時五十二分
蕭顯航先生	”	下午二時三十五分	下午六時五十分
鄧永昌先生	”	下午二時三十分	下午六時二十九分
湯寶珍女士,MH	”	下午二時三十分	下午六時十六分
董健莉女士	”	下午二時三十分	下午六時三十五分
衞慶祥先生	”	下午二時三十分	下午六時四十九分
黃澤標先生,MH	”	下午二時四十二分	下午五時四十六分
黃嘉榮先生	”	下午二時三十分	下午六時五十五分
黃宇翰先生	”	下午二時三十分	下午六時五十五分
丘文俊先生	”	下午二時三十分	下午六時五十五分
楊文銳先生	”	下午二時三十八分	下午六時五十五分
楊倩紅女士,MH	”	下午二時三十分	下午六時二十五分
容溟舟先生	”	下午二時三十分	下午六時五十五分
鄭捷彬先生	增選委員	下午二時三十分	下午六時五十五分
洪偉強先生	”	下午二時三十五分	下午六時三十分
李志麒先生,MH	”	下午二時三十分	下午六時五十五分
梁家瑋先生	”	下午二時三十分	下午六時五十五分
李慧嫺女士	”	下午二時三十分	下午六時五十五分
唐學良先生	”	下午二時三十分	下午六時五十五分
侯玉屏女士(秘書)	沙田民政事務處行政主任(區議會)4		

*非本委員會委員，出席擴大會議討論

列席者	職　銜
鄭兆勛先生	沙田民政事務助理專員
何勁松先生	運輸署高級工程師/沙田
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
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)
蕭雯漢先生	香港警務處區行動主任(沙田區)
靳文貴先生	香港警務處沙田警區交通隊主管
冼國光先生	沙田地政處行政助理/地政

列席者	職　銜
鄭惠端女士	房屋署副房屋事務經理(隆亨)(2)
區子華女士	沙田民政事務處署理高級行政主任(區議會)
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
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
葉承添先生	房屋署高級土木工程師(4)
袁建業先生	房屋署土木工程師(7)
關國恩女士	運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界)
陸放天先生	運輸署運輸主任/巴士發展(新界)
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
程艾樂先生	九龍巴士(一九三三)有限公司策劃及發展部主管
李侃陵先生	九龍巴士(一九三三)有限公司經理(策劃及發展)
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
冼志賢先生	新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司經理(策劃)
丁嘉俊先生	香港鐵路有限公司車務經理-東鐵綫及馬鞍山綫
蔡玉蓮女士	香港鐵路有限公司助理公共關係經理-對外事務

未克出席者	職　銜	
羅文生先生	增選委員	(已請假)

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。

2. 主席歡迎各委員及政府部門代表出席交通及運輸委員會(交運會)本年度第三次會議，特別歡迎首次出席會議的運輸署工程師/馬鞍山曾廣福先生。

負責人

委員請假事宜

3. 主席表示秘書處收到下述委員的書面請假申請：

羅文生先生　　工作原因

交運會通過上述委員的請假申請。

通過二零一四年三月四日會議記錄
(會議記錄 TT 2/2014)

4. 容溟舟先生建議把第 68(a)、(c)至(e)段修訂為：

"(a) 他理解運輸署在周年計劃內新增"加強房屋署新發展項目的公共運輸服務"，是回應早前居民就新公共租住房屋(公屋)及居者有其屋(居屋)項目表達的訴求，但在"區域性模式"巴士路線重組計劃的初步建議內，89C 號線改為只在繁忙時間提供服務，而用作前往大老山隧道進行轉乘的 286M 號線並不繞經欣安邨，他認為有關建議無助改善欣安邨對外的公共運輸服務，這與去年運輸署在擴建欣安邨的諮詢會上作出的承諾不符；

(c) "區域性模式"巴士路線重組計劃的初步建議未能有效拉直及整合迂迴而重疊的巴士路線，合併 85K 及 86K 號線，行車時間更比現在長；

(d) 根據"區域性模式"巴士路線重組計劃的初步建議，前往威爾斯親王醫院的 84M 及 82X 號路線將會合併及只在繁忙時間提供服務，在沒有低地台小巴的情況下，對長者造成極大不便；

(e) 根據"區域性模式"巴士路線重組計劃的初步建議，40X、87D 及 89D 號線不再行經亞公角街，他預計亞公角街的車流量將會大幅減少；以及"

負責人

5. 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 25/2014)

6. 主席歡迎運輸署高級運輸主任/巴士發展(新界)關國恩女士、運輸主任/巴士發展(新界)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、策劃及發展部主管程艾樂先生、經理(策劃及發展)李侃陵先生、社區事務高級經理尹彥超先生、副車務總監何志文先生及新世界第一巴士服務有限公司及城巴有限公司(新巴城巴)經理(策劃)冼志賢先生出席會議。

7. 關國恩女士及李侃陵先生簡述文件及簡報的內容。

8. 何厚祥先生的意見綜合如下：

(a) 沙田區位於新界的中心位置，加上居住人口眾多，很多市民都對沙田區的巴士服務深表關注。不少市民指是次巴士路線發展計劃未如理想；

(b) 他對“區域性重組”的概念表示支持，但認為運輸署及巴士公司所提出的巴士路線發展計劃的目的，在節省資源及維持盈利，未能滿足市民的期望，他對此感到失望；

(c) 他認為巴士路線的重組方案必須較現有服務優勝，以回應交運會及區內居民長期以來的訴求，並須以方便乘客、縮短交通時間及節省車費為原則；以及

(d) 由於沙田區的居住人口不斷上升，他建議巴士公司投放更多資源，以提供更全面的巴士服務。

負責人

9. 彭長緯先生的意見綜合如下：

(a) 他認為巴士路線發展計劃的目標，應該是為大部分乘客提供更便捷、更有效、更便宜的服務，但運輸署制訂的巴士路線發展計劃未能做到這一點，令居民不滿；

(b) 沙田有數條隧道連接九龍區，推行轉乘計劃的條件甚佳，但運輸署及巴士公司沒有善加利用，導致使用尖山隧道的巴士只能前往九龍西；

(c) 取消 80M 號線會對前往九龍塘的乘客造成極大不便，車費亦有所增加，故此不應在現階段取消；

(d) 運輸署建議取消 280P 號線，但沒有為前往廣華醫院、牛津道等地方的乘客提供替代服務；

(e) 280X 號線應在大圍及旺角加設上落客站，以方便更多乘客；

(f) 280X 及 80M 號線回程時在沙田區內的車費及轉乘優惠應與 81K 號線相同，以方便乘客；

(g) 他希望運輸署及巴士公司提供更多巴士服務；以及

(h) 對於 85 號線延長至穗禾苑的建議，他表示歡迎。

10. 李世榮先生的意見綜合如下：

(a) 若運輸署及巴士公司不了解市民的需要，以“區域性重組”的概念推行巴士路線發展計劃未必有助改善巴士服務。根據重組方案，部分路線的班次將會減少，車費亦有所上升；

負責人

(b) 交運會一直爭取把區內行走相同路段的巴士的車費統一，但這項建議沒有納入是次巴士路線發展計劃；以及

(c) 他詢問巴士公司會否就巴士路線發展計劃諮詢市民，收集乘客意見。

11. 招文亮先生的意見綜合如下：

(a) 對鞍泰區及富安花園的四萬名居民來說，運輸署及巴士公司所制訂的巴士路線發展計劃是巴士服務倒退的象徵；

(b) 若 87D、89D 及 40X 號線不行經亞公角街，可節省少於五分鐘的車程，但馬鞍山路於早上繁忙時間經常擠塞，估計最終未必能夠節省時間。由於來往油尖旺區的 81C 號線經常滿座，在對外交通上，該三條巴士線對鞍泰區及富安花園的居民十分重要，他要求全部行經亞公角街；

(c) 運輸署及巴士公司建議 89C 號線只於繁忙時間提供服務，要求居民乘坐 286M 號線往大老山隧道轉車站轉車。他指 286M 號線經常脫班，加上政府推動東九龍的發展，市民對 89C 號線服務的需求有增無減，故此他要求維持 89C 號線全日行駛；

(d) 運輸署及巴士公司建議把 81C 號線的總站遷往富安花園，而不行經亞公角街，他要求該線在駛往富安花園前，行經西沙路及寧泰路，以減少對鞍泰區居民的影響；以及

(e) 281X 號線於彌敦道及太子道西的行車路線，與 87D 號線及港鐵服務重疊，他建議改行窩打老道，讓市民更方便快捷地前往油尖旺區。

負責人

12. 鄭楚光先生的意見綜合如下：

(a) 廣源區居民一直爭取開辦過海巴士服務，運輸署及巴士公司卻建議削減該區的巴士服務；

(b) 問卷調查顯示，99%居民反對運輸署及巴士公司所制訂的巴士路線發展計劃；

(c) 把 82S 號線重組成 82C 號線的建議，原意是方便市民前往北區，配合新界東北的發展，但區內路線的車費比區外路線為高，令市民難以接受；

(d) 若取消 82P 號線及把 82X 與 84M 號線合併，前往鑽石山的乘客便不再享有便捷的巴士服務；

(e) 若把 83X 號線改為全日服務並把總站延伸至港鐵沙田站，他擔心廣源區的乘客會因乘客量過大而難以登車；

(f) 若 89D 號線不再行經廣源，廣源區便再沒有來往馬鞍山的巴士服務；

(g) 若 86 號線重組成 286 號線，將會影響很多前往美孚的乘客；以及

(h) 他希望運輸署及巴士公司重新考慮巴士路線發展計劃的內容，並提出更理想的方案，令市民受惠。

13. 梁家輝先生的意見綜合如下：

(a) 他認為巴士公司在閉門造車，所制訂的巴士路線發展計劃並不會令市民享有更方便快捷的巴士服務；

負責人

(b) 很多居於沙田第一城及愉田苑的市民乘坐 89X 號線前往港鐵沙田站，89X 號線重組後，總站將遷往碩門邨，影響以該線作為短途接駁線的乘客，居民期望巴士公司加強該線的服務及改善脫班情況，而不是撤離該區；

(c) 82X 與 84M 號線合併後影響很多現有乘客，故此他對合併方案有保留；

(d) 現時 281A 號線的服務未如理想，運輸署及巴士公司卻建議削減 89C 及 87D 號線行經沙田第一城的路段，他相信此舉會進一步影響服務的穩定性；以及

(e) 他對是次巴士路線發展計劃表示不滿，要求運輸署收回方案，重新提交新的方案並諮詢交運會。

14. 李錦明先生的意見綜合如下：

(a) 他認為運輸署沒有妥善審核巴士路線發展計劃，容許巴士公司提交取消路線的建議而不提供替代服務；

(b) 他認為“八達通”的發展已甚成熟，所有轉乘優惠計劃均無技術上的困難，質疑巴士公司是否不願意提供優惠予乘客；

(c) 他詢問巴士公司擬於尖山隧道轉車站提供甚麼配套設施，以方便乘客；

(d) 若以 287X 號線取代 87A 號線，不但車費較高，而且不行經荔枝角及南昌街，他認為不能接受；以及

負責人

(e) 他對是次巴士路線發展計劃表示不滿，要求運輸署收回方案，重新提交新的方案予交運會考慮。

15. 羅光強先生的意見綜合如下：

(a) 是次巴士路線發展計劃並非完全不能接受，例如把部分路線的總站延伸至烏溪沙交通交匯處的建議，他認為可為居民提供更多選擇；

(b) 假如 86C 號線改行尖山隧道，運輸署必須先提供替代服務予前往歌和老街、南昌街和大埔道的乘客，以及早上乘坐 86C 號線前往新翠邨及大涌橋路上學的學生。他詢問為何該線的路程縮短了，車費反而增加；

(c) 他明白 89D 號線若不行經廣源將可節省行車時間，但認為對來往黃泥頭與馬鞍山的乘客來說，單靠 808 號線小巴並不足以應付需求；

(d) 87X 號線只是將原來的 87D 號線稍作改道，總站維持不變，他建議保留 87D 號線的名稱；以及

(e) 雖然運輸署尚未公布 85K 及 86K 號線的最終方案，但大部分居民都反對重組這兩條路線。

16. 林松茵女士的意見綜合如下：

(a) 沙田至中環線(沙中線)的工程尚在建造階段，未知能否如期完工，巴士依然是顯徑邨一帶主要的對外交通工具。運輸署及巴士公司建議削減 81S、85B 及 281M 號線的服務，令居民不滿；

(b) 她認為運輸署及巴士公司制訂巴士路線發展計劃的目的，在節省資源而不是改善服務，例如沒有就 85B 及 87B 號線嚴重的脫班問題提出解決方

案；

(c) 居民建議改善來往顯徑邨與機場的巴士服務，以及增加 305 號線的班次，同時希望 286X 號線不繞經大圍交通交匯處，但上述訴求全部沒有納入是次巴士路線發展計劃；以及

(d) 運輸署及巴士公司藉是次巴士路線發展計劃削減巴士服務，迫使居民乘坐小巴及港鐵，她擔心現有的小巴服務未必足以應付新增的需求。

17. 陳敏娟女士的意見綜合如下：

(a) 廣源區並非鄰近鐵路站，對外交通主要倚靠巴士，但巴士脫班的問題一直未解決，大大影響市民對巴士服務的信心；

(b) 早前透過多場地區諮詢會收集了不少市民的意見，並已以書面形式轉交運輸署及巴士公司考慮；

(c) 若 83X 號線改為全日服務，並把總站延伸至港鐵沙田站，她擔心現時經常滿座的 83X 號線在增加多個上客站後，廣源區的乘客將會難以登車；

(d) 巴士公司建議 89D 號線全日不經廣源區，她認為對來往廣源區與馬鞍山的乘客來說，單靠 808 號線小巴並不足以應付需求，她要求巴士公司考慮提供替代路線前往馬鞍山及威爾斯親王醫院(威院)；

(e) 運輸署及巴士公司曾表示在 82M 及 85A 號線合併後，將會開辦由廣源區前往火炭的巴士服務，但 82S 號線重組後將不會行經火炭；

負責人

(f) 有關 86 號線重組成 286 號線的建議，她認為會影響新田圍的居民及前往美孚的乘客，她詢問是否有合適的替代服務提供予受影響的乘客；以及

(g) 現時 82X 及 84M 號線的脫班問題嚴重，她擔心合併後乘客的候車時間更長。

18. 陳國添先生的意見綜合如下：

(a) 九巴的巴士線一直有脫班問題，他擔心乘客需要在轉車站久候，增加交通時間；

(b) 據他了解，市民普遍不支持是次巴士路線發展計劃；

(c) 建議開辦的 287X 號線沒有全面覆蓋 87A 號線現時所行經的地方，故此有需要保留 87A 號線；

(d) 博康、沙角及乙明一帶居民對來往觀塘的巴士服務有很大需求，故此他要求 80X 號線維持全日服務；以及

(e) 若 86A 號線改為沙田圍至深水埗的循環線，將會影響大量前往長沙灣上班的乘客。

19. 梁家瑋先生的意見綜合如下：

(a) 巴士路線發展計劃應以節省車費及交通時間為原則，而不是削減班次、減少服務和增加車費；

(b) 他詢問是次巴士路線發展計劃為何沒有涵蓋新巴城巴的服務；

(c) 80X 號線改為只在繁忙時間提供服務，而 89B 號線又沒有增加班次，他對這項建議有保留；

負責人

(d) 他不同意巴士公司未待沙中線投入服務，便削減現時經常脫班的 85B 號線的班次；

(e) 若取消 82K 號線，將會影響前往威院的市民；

(f) 他不贊成 281M 及 81C 號線的重組方案，認為未能方便市民；

(g) 他要求增加 982X 號線的班次，以加強來往沙田與港島的巴士服務；以及

(h) 跨區的循環線使服務更加不穩定，脫班機率上升，他詢問運輸署及巴士公司為何提出這類重組方案。

20. 楊文銳先生的意見綜合如下：

(a) 設立巴士專營權制度的其中一個目的，是確保提供公共交通服務的機構有效運作，包括經營一些有實際需要的路線，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；

(b) 九巴的虧損情況於二零一二年及二零一三年已有所改善，而新巴城巴的財政情況比九巴理想，他詢問運輸署可否考慮開放部分由九巴擁有專營權的路線，讓九巴集中處理餘下的路線；以及

(c) 近年九巴的母公司把部分有盈利的業務分拆，導致提供公共交通服務的九巴錄得虧損。

21. 董健莉女士的意見綜合如下：

(a) 大圍美田邨、美林邨、美松苑及美城苑由於並非鄰近鐵路站，對外交通需要依賴巴士；

負責人

(b) 居民一直爭取開辦新的巴士服務，接駁至港鐵大圍站，以便市民利用鐵路前往其他區域；

(c) 她支持分拆及重組 286X 號線的概念，但對削減班次的建議表示不滿；

(d) 她要求增加 E42 號線在繁忙時間的班次，以及增加 305 號線的班次至全日行駛，並希望增加 80K 號線在探病時間的班次，以方便市民前往威院；以及

(e) 她建議重組 283 號線的行車路線，並在銅鑼灣村及希爾頓中心增加上落客站。

22. 楊倩紅女士的意見綜合如下：

(a) 她要求在 287X 號線投入服務後，保留 87A 號線；

(b) 運輸署建議多利用尖山隧道，她支持這個概念，但不同意 80X 號線改為只在繁忙時間提供服務，認為會為乘客帶來不便；

(c) 委員及市民要求巴士公司推出更多轉乘優惠，但是次巴士路線發展計劃並沒有回應這項訴求；

(d) 來往威院與沙角、博康及乙明一帶的巴士服務不足，她要求巴士公司作出改善；

(e) 機場巴士 E42 號線的載客量在繁忙時間已經飽和，她要求巴士公司增加班次；以及

(f) 鐵路服務未能全面覆蓋 81C 號線行經的地方，故此她要求保留 81C 號線。

負責人

23. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

(a) 他對是次巴士路線發展計劃表示失望；

(b) 瀝源、禾輋、火炭、穗禾及駿馬的居民需要轉車前往機場，而且沒有巴士線行經大老山隧道轉車站，居民未能利用該轉車站前往市區，造成極大不便；

(c) 投影片上的行車時間並不一致，他詢問資料是否有誤；以及

(d) 是次巴士路線發展計劃沒有涵蓋分段收費的改善方案，他要求運輸署跟進，促請巴士公司為區內巴士線設立合理的分段收費。

24. 黃澤標先生的意見綜合如下：

(a) 他詢問巴士公司按照建議的方案重組路線後，能夠節省多少輛巴士；

(b) 巴士公司建議前往九龍區的部分路線改行尖山隧道，車程增加之餘車費亦較高，他詢問對市民有何益處；

(c) 巴士公司建議開辦特快路線，減少中途站的數目，他對此有保留，認為會出現乘客不足的情況；

(d) 80K 號線是來往沙田西與威院的主要交通工具，但行走該線的巴士大多不是低地台巴士，對某些乘客造成不便；以及

(e) 他認為運輸署及巴士公司在提出重組方案前，必須先試驗是否可行。

負責人

25. 鄧永昌先生的意見綜合如下：

(a) 他認為削減路線、減少班次和增加車費才是巴士公司制訂巴士路線發展計劃的目的，並非為了改善巴士服務；

(b) 他對利用尖山隧道作為轉車站的概念表示支持，但不同意以此作為藉口去分拆 286X 號線，以削減班次；

(c) 吸引市民在轉車站轉車的要素在於路線多、班次密；

(d) 他認為 246X 號線在九龍區的行車路線若與 286X 號線相同，將會更切合乘客需要，要求巴士公司予以考慮；以及

(e) 他反對削減 81S 號線的班次至每日一班，並要求巴士公司增加該線的班次至全日行駛。

26. 潘國山先生的意見綜合如下：

(a) 除了名城這個新發展項目外，隆亨邨的人口亦有所上升，巴士公司因估計隆亨邨和田心一帶對巴士服務的需求下降，而建議削減服務，他認為是錯誤的決定；

(b) 現時巴士車費高且沒有分段收費，並經常脫班，以及沒有善用八號幹線，巴士站設施亦長期未見改善。運輸署沒有引入巴士服務與鐵路服務競爭，迫使市民選乘港鐵前往邊境管制站；

(c) 巴士公司建議削減 286X 號線的班次，車費亦沒有因為車程縮短而下調，他對此表示不滿；

負責人

(d) 市民希望增加 81S 號線的班次至全日行駛，運輸署卻建議削減班次至每日一班；以及

(e) 他要求 85B 及 281M 號線維持現有服務。

27. 龐愛蘭女士的意見綜合如下：

(a) 火炭的巴士線寥寥可數，248P 號線更於去年全面停辦，巴士公司只以 88K 號線的轉乘優惠作為替代服務，市民反映指該線經常脫班，而且交通時間大增，造成不便；

(b) 把 48X 號線的覆蓋範圍延伸至火炭的訴求，並沒有納入是次巴士路線發展計劃；以及

(c) 她要求開辦由火炭直接前往新界西、尖沙咀、中環及機場的巴士線。

28. 李慧嫻女士的意見綜合如下：

(a) 很多廣源區居民乘坐 86 號線前往石硤尾及深水埗，故此她對該線重組成 286 號線的建議有保留。另外，她認為往沙田方向的 86 號線應設有合理的分段收費；

(b) 89X 號線很受市民歡迎，往沙田方向的巴士經常滿座，巴士公司卻建議把總站遷往石門，令富豪花園居民不能再利用該線的服務，她質疑巴士公司是否藉此減低載客量；

(c) 不少使用輪椅的乘客需乘坐巴士往威院，80K 與 89X 號線有部分路線重疊，能夠互補不足，減低乘客因巴士的輪椅泊位不足而等候下一班車的機會；

負責人

(d) 82X 與 84M 號線的終點站不同，部分路線重疊，能夠互補不足，縮短候車時間；以及

(e) 她促請巴士公司從乘客的角度考慮，不要同時推行過多重組方案，市民需要時間適應。她對巴士公司提出的重組方案表示失望。

29. 鄭捷彬先生的意見綜合如下：

(a) 是次巴士路線發展計劃在概念上很理想，但具體的方案未能達到節省交通時間及車費的目標；

(b) 80X 號線只在繁忙時間提供服務，其餘時間乘客需要轉乘 89B 號線，未能達到方便市民的目標，他要求 80X 及 85B 號線維持全日服務；

(c) 巴士公司建議把部分路線改作循環線，並以車程增加為由調高車費，他認為不合理；

(d) 若削減 72A 及 74A 號線的服務，將會對利用這兩條路線前往大埔的長者造成不便；以及

(e) 區內前往威院的巴士線甚少，班次亦不足，他希望巴士公司作出改善。

30. 鄭則文先生的意見綜合如下：

(a) 他反對 85K 及 86K 號線的合併方案；

(b) 他不明白為何部分路線的巴士數目增加後，預計候車時間卻較以往長；

(c) 81C 號線重組成 281X 號線後，將會行經太子道西及彌敦道一帶，該處經常塞車，對縮短車程的幫助不大，而且路線與建議的 87X 號線重疊，希望

巴士公司加以解釋；以及

(d) 86C 號線重組成 286C 號線後，預計乘客量會下跌，而新路線經由大埔公路(沙田段)前往尖山隧道，但該路段在繁忙時間的擠塞情況頗為嚴重，估計無助節省行車時間。另外，新路線會對前往南昌街的乘客造成不便。

31. 陳諾恒先生的意見綜合如下：

(a) 他認為運輸署及巴士公司所制訂的巴士路線發展計劃漠視很多居民的需要及權利，故此他表示反對；

(b) 他已收集了超過 3 000 名市民的簽名，要求運輸署及巴士公司重新制訂巴士路線發展計劃；

(c) 市民普遍要求 281B、281M、80X、81C、85B 及 87B 號線維持原有服務，並加密 86A 及 86C 號線的班次，同時開辦前往柴灣的巴士線；

(d) 他認為即將開辦的 287X 號線的車費太高；以及

(e) 他要求撤回巴士路線發展計劃，並建議巴士公司經實地視察後，才重新擬訂方案，再諮詢市民及交運會。

32. 程張迎先生的意見綜合如下：

(a) 他認為九巴的巴士路線發展計劃以節省資源為目標，建議削減多條行經新田圍邨的巴士服務，又沒有為受影響的乘客提供替代服務。另外，使用青沙公路的巴士線的車費定得太高，行車路線亦未能符合乘客的期望，故此他不支持這項計劃；

(b) 80M 號線重組成 280X 號線，281M 號線則縮減服務至只在繁忙時間提供服務，以致新田圍幾乎完全沒有來往九龍塘的巴士服務；

(c) 若 86 號線重組成 286 號線，經由尖山隧道前往深水埗欽州街，新田圍居民將不再享有來往南昌街、元州街及長沙灣的巴士服務；

(d) 他不同意巴士公司以客量不足為理由，削減 87B 號線的巴士數目，加長候車時間。87B 號線往沙田方向的巴士在下午繁忙時間經常脫班，巴士公司應予正視；

(e) 他不同意巴士公司以客量不足為理由，建議取消 74A 號線，因為這樣會使大涌橋路至新田圍一帶再沒有行經香港中文大學的巴士線；

(f) 他要求保留 82K 號線，繼續為美林邨至新田圍邨一帶的市民服務，尤其弱勢社群和長者，為他們提供直接往返威院的巴士線；

(g) 他認為在沒有替代服務的情況下，運輸署不應該削減或取消現有的巴士線，尤其往返大型轉車站的巴士線；

(h) 轉乘計劃應以一次轉乘為原則，而文件內需詳列在轉車站上車的乘客需要繳付的車費及所需的時間，他認為乘客不應該因為需要轉車而多付車費；

(i) 跨區巴士回到沙田後，收費應與區內線相同，以達到車盡其用；以及

(j) 他要求九巴先在各總站，繼而在各車站安裝顯示屏，讓乘客知悉各路線的開車時間，以作出適當選擇。

負責人

33. 容溟舟先生的意見綜合如下：

(a) 重組方案以重組為名，削減班次為實，他認為不能接受。運輸署及巴士公司建議 40X、87D 及 89D 號線不行經亞公角街，以節省四分鐘的行車時間，但同時削減班次，增加候車時間；

(b) 86C 號線重組成 286C 號線，改行尖山隧道後，車費有所上升，但因為巴士數目減少，乘客在繁忙時間的候車時間反而增加六分鐘，交通時間最終會因為路線重組而增加；

(c) 若 84M 號線只在繁忙時間提供服務，將會對需要前往威院的市民，尤其長者，造成很大影響；

(d) 運輸署在擬訂重組方案時，沒有利用欣安邨新建的巴士站來為邨內居民提供更全面的巴士服務；

(e) 對於受 89C 號線減少班次影響的乘客，巴士公司建議改乘 286M 號線，但其實 286M 號線不途經欣安邨；

(f) 他詢問為何 89C 號線達到增加班次的標準，卻沒有增加班次的方案；以及

(g) 他要求運輸署及巴士公司重新檢視各項重組方案，假如再次提交的重組方案仍未能符合市民的實際需要，運輸署必須派出更高級的代表出席會議及地區諮詢活動，甚至考慮開放沙田區的巴士專營權予其他公司。

34. 劉偉倫先生的意見綜合如下：

(a) 他詢問 81C 號線大幅削減班次的理據；

負責人

(b) 87D 號線將會修改行車路線，並以 281X 號線作為替代服務，行經大涌橋路，他詢問 281X 號線的巴士數量，並認為 281X 號線的班次需要較現時的 87D 號線頻密；

(c) 82X 及 84M 號線的合併方案令行車路線變得迂迴，增加行車時間，他擔心會流失現有乘客；

(d) 他贊成把 89X 號線的總站遷往碩門邨，以解決長期以來的脫班及誤點問題；

(e) 巴士公司建議把 86C 號線重組成 286C 號線，但沒有提供替代服務予前往石硤尾、白田邨一帶的乘客；以及

(f) 他贊成把 82S 號線重組成 82C 號線，但認為班次太少，要求增加班次，讓更多乘客受惠。

35. 湯寶珍女士的意見綜合如下：

(a) 她支持重組巴士路線的概念，認為有助減少路線重疊，既可提升效率亦可減少空氣污染，但具體的重組方案須以整體市民的意願及大眾利益為依歸；

(b) 她進行的問卷調查結果顯示，90%受訪者對 87D 號線的重組方案表示贊成，部分受訪者認為建議的路線對濱景的居民及前往漆咸道南的乘客造成影響；

(c) 市民要求 681、682 及 680P 號線增加班次，以及建議 681 號線在錦英及利安增加上落客站；

(d) 89D、40X 及 A41P 號線延伸至港鐵烏溪沙站後，乘客數目有所上升，她要求於繁忙時間加密班次；

負責人

(e) 她要求巴士公司調派低地台巴士行走 86K 及 80K 號線，以方便長者及傷殘人士；

(f) 她要求維持 80X 號線全日行駛；

(g) 她要求保留 72A 及 74A 號線原來的班次，以維持來往沙田圍與大埔的巴士服務；

(h) 她要求 280X 號線行經樂景街，以服務更多市民；

(i) 她希望運輸署盡早公布水泉澳邨的公共交通服務安排；

(j) 馬鞍山居民要求巴士公司考慮開辦來往元朗、天水圍、華富邨、香港仔、九龍城及將軍澳的巴士服務；

(k) 她要求巴士公司推出巴士定位服務，讓乘客知悉巴士的到站時間；

(l) 她要求巴士公司提供轉乘優惠，並須有充分理據才提出加價申請；以及

(m) 她希望能夠在獅子山隧道設立巴士轉車站。

36. 李子榮先生的意見綜合如下：

(a) 他支持重組巴士路線的概念，認為可更有效地運用巴士資源，為市民服務；

(b) 市民對 286C 號線期待已久，他要求盡快投入服務，但認為車費定得太高，促請巴士公司解釋箇中原因；

負責人

(c) 他贊成 40X、89D 及 87D 號線於繁忙時間不行經亞公角街，以及 89D 號線全日不行經廣源，以精簡行車路線；

(d) 他對 87D 號線在九龍的建議行車路線有保留，因為不少乘客乘坐該線前往漆咸道南或香港理工大學上班或上學；以及

(e) 682 及 680P 號線延伸至港鐵烏溪沙站後，乘客將會增加，他要求加密班次。

37. 何國華先生的意見綜合如下：

(a) 不少市民對是次巴士路線發展計劃表示不滿，認為行車路線迂迴、交通時間長及車費過高；

(b) 85B 及 87B 號線長期有嚴重的脫班問題，巴士公司不但沒有作出改善，反而建議 85B 號線只在繁忙時間提供服務，對需要前往九龍城的乘客帶來不便。他對上述建議有保留，要求巴士公司跟進脫班問題及提交有關記錄；

(c) 他認為巴士公司應考慮改善距離鐵路站較遠的屋邨，例如顯徑邨及美田邨的巴士服務；

(d) 市民及旅客對交通服務的需求不斷上升，預計鐵路系統的載客量快將飽和，他建議巴士公司開辦新路線，以減輕鐵路系統的負擔；以及

(e) 他贊成巴士公司應增設顯示屏，讓乘客知悉巴士的預計到站時間。

負責人

38. 莊耀勤先生的意見綜合如下：

(a) 他支持重組巴士路線的概念，認為可利用轉乘模式提供更全面的巴士服務；

(b) 美田邨一帶只有數條巴士線，居民來往鐵路站大多依靠 63K 號線小巴，因為車程比 81S 及 82B 號線巴士為短；

(c) 82B 號線只在繁忙時間提供有限度服務，而且上落客站設於大圍街市，位置不便；

(d) 305 號線是美田邨唯一前往港島的巴士線，他建議在美田邨開出的班次不行經顯徑邨，以縮短行車時間，並參考 286X 及 246X 號線的做法，為顯徑邨一帶的居民開辦特別班次；以及

(e) 他認為特快線有其優點，尤其來往沒有鐵路接駁的地方，故此他贊成 286X 及 246X 號線的重組方案，但不同意因此而增加候車時間。

39. 黃嘉榮先生的意見綜合如下：

(a) 市民選擇交通工具時考慮四大因素：車費是否合理、候車時間是否合理、方便程度及可預算的行車時間。故此，只要能夠就上述四點作出改善，巴士路線發展計劃必定得到市民支持；

(b) 是次巴士路線發展計劃涉及三十多條路線，包括新增兩條路線及取消四條路線，另有 14 條路線削減班次，他認為巴士公司沒有把重組路線所節省的資源，調配到區內需求高的服務，亦無用以開辦替代路線；

負責人

(c) 他詢問運輸署為何沒有把 49X、80K 及 86 號線在新城市廣場地面巴士總站的車站，設於同一位置以方便乘客轉車；

(d) 跨區巴士線回到沙田後的車費應該相同，車盡其用之餘亦起分流作用；以及

(e) 巴士公司應該以循序漸進的方式，分階段推行巴士路線發展計劃。

40. 梁志偉先生的意見綜合如下：

(a) 他感謝巴士公司派代表出席居民諮詢會，聽取居民的意見；

(b) 他認為巴士公司提出的重組方案以商業利益為出發點，而非以優化巴士服務或履行社會責任為目標；

(c) 他反對未經諮詢的重組方案，認為巴士公司應妥善進行整體的路線規劃；

(d) 受到是次巴士路線發展計劃影響最大的，是富豪花園、王屋及新田圍的居民，巴士公司沒有為富豪花園的居民提供來往青沙轉車站或大老山隧道轉車站的巴士服務；以及

(e) 巴士公司建議 81C 號線削減班次及只在平日提供服務，以及修改 89X 號線的路線，不行經富豪花園，他認為不能接受。

41. 蕭顯航先生的意見綜合如下：

(a) 九巴把有盈利的業務分拆，加上缺少賣地收入，以致今年上半年錄得些微虧損，他不同意巴士公

司以此為由削減巴士服務；

(b) 他贊成重組巴士路線以提供更有效的集體運輸系統，但認為巴士公司制訂的計劃未如理想，又沒有在轉車站提供妥善的配套設施，或以紀念品吸引乘客使用轉乘服務；

(c) 他要求加強行經駿馬區的巴士服務；以及

(d) 若取消 74A 號線，倚靠此線接駁鐵路站前往東九龍的市民將會受到影響，作為替代服務的 28K 號線小巴又難以中途停站，未能符合市民日常的需要。

42. 丘文俊先生的意見綜合如下：

(a) 九巴是公共運輸服務提供者，在擬訂重組方案時卻沒有考慮市民的實際需要，運輸署亦沒有履行其監管職責；

(b) 他認為 80X 號線只在繁忙時間提供服務的建議完全不能接受；

(c) 巴士公司建議調整 81C、86A 及 86C 號線的服務，他指上述路線很受歡迎，而且乘客已習慣現有的乘車模式，故此不贊成巴士公司的重組方案。他補充，81C 及 281B 號線現時的班次頗為疏落，建議作出改善；

(d) 巴士公司建議把 287X 號線延伸至水泉澳，他表示理解，但對車費的調整幅度表示不滿；以及

(e) 他以 287X 號線為例，指巴士公司提供的預算行車時間為不合理的估算。

負責人

43. 衞慶祥先生的意見綜合如下：

(a) 他支持推行巴士路線重組及設立轉乘站的概念，但認為巴士公司提出的具體方案是以節省資源為目標，而非如市民期望般節省交通時間及車費，故此不獲委員及市民支持；

(b) 他詢問擬訂重組方案的準則；

(c) 他要求巴士公司根據市民的實際需要，重新擬訂新的重組方案；以及

(d) 他詢問為何 283 號線在銅鑼灣村及希爾頓中心外增設上落客站的建議提出多年，至今仍未能落實。

44. 吳錦雄先生的意見綜合如下：

(a) 巴士公司未待沙中線投入服務便削減顯徑邨的巴士服務；

(b) 投影片上的預算行車時間並不一致，他要求巴士公司解釋箇中原因；

(c) 他建議 81S 號線經由尖山隧道前往尖沙咀麼地道，不經港鐵太子站，並改為全日行駛；

(d) 88K 與 85 號線的轉乘安排欠理想，不論在新翠邨、名城抑或海福花園轉車均需利用行人天橋前往轉車站，對長者及使用輪椅的人士尤其不便；

(e) 281M 號線只在繁忙時間提供服務，令乘客在非繁忙時間不再享有來往九龍塘和土瓜灣的巴士服務。他建議巴士公司除了削減班次外，考慮以其他方法優化服務；以及

負責人

(f) 他建議巴士公司考慮把 85B 號線的總站改往啟晴邨。

45. 麥潤培先生的意見綜合如下：

(a) 87X 及 40X 號線重組後預計行車時間將會縮短，但由於巴士數量減少，候車時間反而增加，他要求巴士公司以書面提供所減少的巴士數量及班次； 九巴

(b) 86C 號線重組成 286C 號線後，巴士數量減少，繁忙時間候車時間增加，在車程沒有增加的情況下車費卻有所上升；

(c) 他要求 85K 及 86K 號線保留原有服務，以起分流作用；以及

(d) 市民長期以來爭取加密 A41P 號線的班次至 30 分鐘一班，99 號線則加密班次至 15 分鐘一班，另外又希望增加 680X 號線的班次，以及開辦來往烏溪沙與沙田的巴士服務，但重組方案並無回應上述訴求。

46. 唐學良先生的意見綜合如下：

(a) 不少市民於諮詢會上表達對是次巴士路線發展計劃的不滿，尤其多條路線在縮減班次的同時，車費卻有所上升，九巴有借重組之名削減服務的嫌疑。三十多條受影響的路線當中，約有 14 條路線的服務將會削減，四組路線合併，另有四條路線的車費上升，新路線則只有兩條；

(b) 美田邨的居民認為該區的巴士服務未如理想，是次巴士路線發展計劃不但沒有提出改善方案，反而進一步削減 81S 號線的服務；

負責人

(c) 他贊成 286X 號線的分拆建議，但希望知道為何路線縮短了但車費沒有相應下調；

(d) 美田邨沒有全日行駛的巴士線途經城門隧道轉車站，對市民造成極大不便；

(e) 美田邨缺乏前往威院的巴士服務；以及

(f) 他要求運輸署重新制訂巴士路線發展計劃，再諮詢交運會。

47. 主席的意見綜合如下：

(a) 由於未能就 82X 及 84M 號線的合併方案取得共識，他建議維持原有服務；

(b) 82P 號線的班次不穩定，他認為巴士公司應檢視該線的運作，而不是取消服務；

(c) 他建議 83X 號線維持全日行駛及把總站遷往港鐵石門站；

(d) 他建議 89X 號線維持原來路線，讓富豪花園及沙田第一城的居民能夠繼續利用該線前往觀塘；

(e) 86 號線在重組路線及減少班次後，除了新田圍邨一帶的居民外，前往石硤尾的乘客亦受影響，他要求巴士公司重新檢視這項建議；

(f) 屬區內線的 82C 號線的車費定得太高，甚至比前往九龍的巴士線更高；

(g) 沙田區的人口不斷上升，巴士公司卻削減沙田區的巴士服務，他認為不能接受，要求巴士公司因應區內新發展項目開辦新服務；

負責人

(h) 他要求巴士公司參考城門隧道的做法，提供“八達通”轉乘優惠以方便乘客；以及

(i) 他要求以提供方便快捷的服務及節省車費為目標，重新制訂巴士路線發展計劃，讓市民真正受惠。

48. 關國恩女士表示，運輸署希望在重組區內需求偏低的路線後，把節省的資源調配到區內需求高或有新需求的路線，以期更有效地運用資源。她理解路線重組對市民現時的乘車習慣有一定影響。她備悉委員的意見，並會於會後與巴士公司就重組方案進行研究，期望稍後提交予交運會考慮的優化路線重組計劃能夠更切合市民的需要，以及減低所造成的影響。 運輸署

49. 何志文先生表示，九巴備悉委員的意見，期望稍後提交予交運會考慮的優化路線重組計劃能夠更切合市民的需要。 九巴

50. 主席詢問委員是否同意討論他提出的臨時動議。

51. 委員同意討論主席提出的臨時動議。

52. 主席提出以下臨時動議：

“運輸署於 2014-2015 年度沙田區巴士路線發展計劃中建議以「區域性模式」重組沙田區的巴士路線，原意為善用沙田區三個轉乘站，優化區內短途接駁路線及區外的長途路線。但發現計劃內有部份線路於重組後，出現班次縮減、間接加價、新增巴士服務不足，並且優惠欠奉(沒有包括跨巴士公司轉乘優惠)，使九巴有借推行重組路線之名，實際減班次、狂加價、削服務之嫌，致令市民及區議會十分不滿。故此，沙田區議會交通及運輸委員會強烈反對運輸署及九龍巴士有限公司提交的文件 TT 25/2014，要求收回有關方

負責人

案，認真聆聽市民及議會意見，重新制定一份能從方便快捷及節省車費等方向的可行計劃，讓市民真正受惠。”

余倩雯女士和議。

53. 委員一致通過上述臨時動議。

54. 主席宣布擴大討論議題到此結束，非交運會委員可以離席。

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 26/2014)

55. 交運會備悉上述文件。

討論事項

委員會轄下工作小組年度工作計劃及撥款申請
(文件 TT 27/2014)

56. 委員一致通過道路交通安全工作小組、單車網絡發展工作小組及關注沙田大型交通建設發展工作小組提交的工作計劃及撥款申請。

動議

董健莉女士動議：要求研究擴建城門隧道巴士轉車站
(文件 TT 28/2014)

57. 董健莉女士表示，早前進行的民意調查的結果顯示，大部分市民都認為有需要改善城門隧道巴士轉車站的設

負責人

施，故此她提出以下動議：

"為應付城門隧道巴士轉車站日益增加的乘客流量，配合未來巴士路線重組方案及完善本港的交通配套，沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求城門隧道公司、運輸署和路政署立即就擴建城門隧道巴士轉車站進行研究，改善轉車站現時狹窄的環境，紓緩人多擠迫的情況，亦建議加設座椅供長者或傷健人士使用，並優化及增加巴士路線指示牌，加設電子顯示屏顯示巴士預計到站的時間，方便乘客尋找適合的巴士路線轉車，令市民轉車時的排隊空間及秩序可以更為完善。"

招文亮先生和議。

58. 委員一致通過上述動議。

李子榮先生動議：要求修訂機場巴士 A41P 號線的行車路線及加密班次
(文件 TT 29/2014)

59. 李子榮先生表示，由於 A41P 號線去年的修訂路線對雅典居及富寶花園的居民造成很大的影響，他提出以下動議：

"沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求盡快恢復機場巴士 A41P 號線於西沙路雅典居及富寶花園的車站，避免影響原有乘客，並維持每 30 分鐘一班之班次。"

羅光強先生和議。

60. 委員一致通過上述動議。

負責人

提問

鄧永昌先生提問：改善大圍香粉寮街的路面交通
(文件 TT 30/2014)

61. 鄧永昌先生的意見綜合如下：

(a) 香粉寮街的道路十分狹窄，隨着美田邨入伙，人口不斷上升，現有的道路實在不敷應用，容易造成危險；

(b) 他要求運輸署正視問題，並建議考慮擴闊行車路及建造行人隧道、行人天橋、交通燈等行人過路設施；

(c) 他詢問運輸署可否在香粉寮街的行人路加裝欄杆；以及

(d) 香粉寮街偶有汽車違例停泊，他認為會影響該處的交通情況。

62. 運輸署高級工程師/沙田何勁松先生的回應綜合如下：

(a) 運輸署十分關注香粉寮街的交通情況，除了適時統計汽車流量，亦會進行相應的改善工程；

(b) 香粉寮街的設計容車量約為每小時 800 架次，運輸署曾於本年三月十二日早上及下午繁忙時間，在香粉寮街統計汽車流量，該路段全日繁忙時間的最高汽車流量約為每小時 500 架次，因此沒有超出設計容車量；

(c) 運輸署一直十分重視交通安全，因應新增的行人流量，已安排在香粉寮街加設行人輔助線和用以提醒司機慢駛的交通標記，以及在行人路適當位

負責人

置加裝欄杆，以保障行人及行車安全；以及

(d) 他解釋，運輸署會根據行人流量及汽車流量加建合適的行人過路設施，而行人隧道、行人天橋及交通燈一般適用於行人流量或汽車流量很大的道路。

63. 主席促請警方密切跟進香粉寮街違例泊車的情況。

楊倩紅女士提問：港鐵事故及乘客流量
(文件 TT 31/2014)

64. 楊倩紅女士的意見綜合如下：

(a) 她一直對港鐵的服務深表讚賞，但近日事故頻生，她詢問港鐵是否因為乘客量已經達到飽和，並希望知道增加班次或車廂數目是否有助改善有關情況；

(b) 據悉港鐵的事故主要是電纜老化及訊號系統故障所引致，她希望了解港鐵現時的臨時應變安排，以及長遠來說有何處理辦法及改善措施；以及

(c) 她發現每當港鐵發生事故，公共交通安排都出現混亂，運輸署亦沒有發放有用的訊息予受影響的乘客。

65. 容溟舟先生的意見綜合如下：

(a) 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；

(b) 雖然二零一三年八分鐘或以上的事故較以往少，但港鐵應該盡力減少事故的發生；

負責人

(c) 港鐵打算如何處理訊號系統經常故障的問題，抑或待沙中線通車才一併更換訊號系統；

(d) 由於計算載客量的標準改為每平方米可站立四人，增加港鐵列車的班次只是彌補之前的不足，沒有真正疏導不斷增加的乘客。他希望知道在載客量標準改變後，東鐵線及馬鞍山線分別需要增加多少班次；

(e) 他詢問港鐵為沙中線東西走廊訂製的列車是七個車廂抑或八個車廂；

(f) 現時東鐵線最繁忙的路段是大圍站至九龍塘站，而沙中線的工程又可能因土瓜灣站工地的考古工作而延誤，他詢問大圍至鑽石山段會否如期通車，以疏導部分乘客；以及

(g) 高鐵工程延誤，東鐵線又事故頻生，他認為港鐵的管理層需要負上一定責任。

66. 程張迎先生的意見綜合如下：

(a) 四月底至五月初期間，港鐵列車一星期發生四次事故，令上班的市民及參加公開考試的考生大受影響；

(b) 他詢問應該由港鐵哪個部門為過去的事故負責，以及有何改善措施；

(c) 市民反映指，早上繁忙時間登車有困難，他詢問列車的載客量是否已經達到飽和；以及

(d) 他要求運輸署督促巴士公司提供具競爭力的巴士服務，以疏導鐵路的乘客。

負責人

67. 潘國山先生的意見綜合如下：

(a) 在東鐵線發生事故時，港鐵應聯絡受影響地區的議員，通知他們臨時的應變安排；

(b) 有市民指部分事故令服務延誤少於 31 分鐘，故此港鐵沒有向乘客提供折扣優惠，他認為此項安排並不理想；

(c) 他建議港鐵向使用月台兩端車廂的乘客提供折扣優惠，令乘客分布得較為平均；

(d) 他要求港鐵提交墮軌事件令服務延誤的個案數字，並促請港鐵盡快加裝月台幕門；以及

(e) 港鐵董事會的成員應包括立法會議員，以加強對港鐵的監察。

68. 鄭捷彬先生的意見綜合如下：

(a) 港鐵在短時間內接連發生多次事故，對沙田市民有很大影響；

(b) 港鐵近期事故的成因，是訊號系統故障而後備系統又無法運作，他詢問港鐵是否有計劃更換訊號系統，以維持其穩定性；以及

(c) 東鐵線的載客量已經達到飽和，他促請運輸署檢視現行的交通政策，考慮是否繼續以鐵路運輸為主幹，抑或加強巴士及小巴的服務，以紓緩鐵路列車擠迫的情況。

負責人

69. 香港鐵路有限公司(港鐵公司)車務經理-東鐵綫及馬鞍山綫丁嘉俊先生的回應綜合如下：

(a) 他理解鐵路服務延誤對很多市民造成不便，他就此致歉；

(b) 每次有事故發生，港鐵公司均會盡快安排復修，同時通知受影響的乘客；

(c) 有關早前發生的架空電纜事故，港鐵公司已經更換有問題的零件，並委託獨立顧問進行調查，希望查明事故成因以防止同類事故再次發生；

(d) 四月底因路由器故障而令服務延誤，港鐵公司已委託獨立顧問進行調查；

(e) 港鐵公司會檢討事故發生時通知乘客的方法；

(f) 現時東鐵線早上繁忙時間最繁忙的路段，是大圍站至九龍塘站，港鐵公司已於該段時間安排短途班次，於大埔墟及火炭站接載乘客；

(g) 為令月台和列車上的乘客分布得較為平均，港鐵公司已調派月台助理鼓勵乘客移向車廂中間位置，維持乘客上落車的秩序，盡量減少車門重新開關的次數，以及在主要車站的月台豎立欄柵，引導乘客分流至較不擠迫的列車車廂；

(h) 港鐵公司自二零一二年起推出“用心聽・用心做”計劃，目的包括紓緩列車的擠迫情況和縮減乘客的候車時間。在該計劃下，港鐵公司每星期共增加班次超過 1 300 班。儘管如此，長遠而言，數條興建中的鐵路線將於未來數年通車，屆時有助提升港鐵系統的整體可載客量，亦可分流乘客；以及

負責人

(i) 他備悉委員對沙中線的意見，並表示港鐵公司會繼續密切監察工程的進度，以期工程按計劃完成。

70. 運輸署高級運輸主任/沙田廖靜文女士的回應綜合如下：

(a) 運輸署會與港鐵公司檢討事故發生時的公共交通安排；以及

(b) 為增加東鐵線的可載客量，港鐵公司已經增加了列車的班次及安排短途班次接載乘客。運輸署會繼續與港鐵公司商討可行的改善方法。

71. 港鐵公司助理公共關係經理－對外事務蔡玉蓮女士表示，她會於會後提供墮軌事件令服務延誤的個案數字予委員參考。 港鐵公司

72. 主席詢問委員是否同意討論楊倩紅女士提出的臨時動議。

73. 委員同意討論楊倩紅女士提出的臨時動議。

74. 楊倩紅女士提出以下臨時動議：

"沙田區議會交通及運輸委員會要求港鐵盡快更換老化電纜及訊號系統，並重新檢討及評估東鐵線載客量，增加班次，改善服務及提升載客量，應付日益增加的乘客流量。"

余倩雯女士和議。

75. 委員一致通過上述臨時動議。

負責人

容溟舟先生提問：沙田區巴士及小巴路線規劃、營運及臨時調動的安排
(文件 TT 32/2014)

76. 容溟舟先生的意見綜合如下：

(a) 二零一三年八月香港受颱風“尤特”吹襲，八號風球除下後，各路線巴士均如常服務，唯獨 89C 號線只提供有限度服務，部分在富安花園站候車的乘客更因客滿而未能登車，他詢問為何出現上述情況；

(b) 巴士公司沒有在書面回覆中，提及當天 89C 號線首班車由開出至八號風球除下之間兩小時的車務安排，而運輸署沒有提供過去三年客量調查的資料，他對此表示不滿，要求於會後以書面形式補充； 九巴、運輸署

(c) 他擔心 89C 及 89D 號線合併後，巴士公司在巴士調配上無法取得平衡；以及

(d) 運輸署在書面回覆中提供的 89C 號線乘客量，與巴士路線發展計劃的數據不符，他促請運輸署及巴士公司解釋兩者不符的原因，並希望知道該線是否已達到增加班次的標準，如已達到，為何不增加班次。

77. 運輸署高級運輸主任/馬鞍山黃依凡女士的回應綜合如下：

(a) 在八號風球除下後，大量乘客差不多同一時間前往各站等候巴士，因應巴士公司資源，巴士公司已盡量安排 89C 號線特別班次在個別巴士中途站接載乘客；

負責人

(b) 巴士公司最近曾就 89C 號線特別班次進行客量調查，結果顯示該線的乘客量未達到增加車輛數目的標準。運輸署會繼續密切監察 89C 號線特別班次的乘客量，並適時聯同巴士公司進行客量調查，並因應調查結果，研究加強服務的可行性；以及

(c) 運輸署每次完成客量調查，都會與巴士公司適當地跟進調查結果。如有需要，運輸署可就個別路線的調查結果與委員聯絡，並研究改善服務的方案。 運輸署

78. 九巴高級主任(策劃及發展)李述恒先生的回應綜合如下：

(a) 他解釋，巴士公司定期於平日早上繁忙時間就各路線進行客量調查，每次客量調查的結果都會受各類因素影響而有所不同；以及

(b) 根據 89C 號線特別班次最近的客量調查結果，該線繁忙時間的乘客量為八成，巴士公司若察覺乘客量持續上升至增加班次的標準，會與運輸署商討調整班次的安排，以提高服務水平。

蕭顯航先生提問：火炭樂景街公共交通服務票價狂加，服務質素大減
(文件 TT 33/2014)

79. 蕭顯航先生表示，他會於會後以書面形式與相關的部門及機構跟進。

80. 龐愛蘭女士的意見綜合如下：

(a) 現時火炭的交通服務不大理想，但她讚賞港鐵公司聽取民意，打通南、北兩個大堂，方便乘客使

負責人

用車站內的各項設施；

(b) 因應未來火炭的發展，她建議港鐵公司考慮擴闊近 D 出口的扶手電梯，並於站內增設通往月台的扶手電梯，以疏導預計增加的乘客；

(c) 她詢問港鐵公司人流達到甚麼標準，才會考慮在榕翠園及駿景園附近加建 E 出口。港鐵公司可以在新出口加設商舖，既可疏導人流及方便乘客，亦可增加收入；

(d) 她詢問連接御龍山並橫越樂景街的行人天橋能否直接接駁鐵路站，避免市民日曬雨淋；以及

(e) 港鐵火炭站外的交通情況混亂，容易發生意外，她促請相關部門作出改善。

81. 蔡玉蓮女士的回應綜合如下：

(a) 港鐵公司現正在火炭站進行改善工程，打通南、北兩面大堂，以方便乘客使用車站設施，預計工程於二零一五年完成；以及

(b) 目前火炭站四個出入口的使用率，約為所設計的兩成，處於低水平。港鐵公司並不預期在短期內，火炭站的出入口會不足以應付需求或乘客流量會出現飽和的現象。

82. 廖靜文女士備悉委員對車站設施的意見及加建出入口的建議，運輸署會向港鐵公司反映及促請港鐵公司密切監察火炭站乘客量的變化，並考慮適時作出改善。

83. 主席促請運輸署監察火炭站外的交通情況，並在有需要時作出適當的改善。

負責人

報告事項

運輸署進度報告
(文件 TT 34/2014)

工作小組報告
(文件 TT 35/2014)

84. 交運會備悉運輸署進度報告，以及道路交通安全工作小組、單車網絡發展工作小組及關注沙田大型交通建設發展工作小組的會議記錄。

資料文件

二零一四至二零一五年度委員會轄下開支科的批准預算
(文件 TT 36/2014)

路政署工程進度報告
(文件 TT 37/2014)

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 38/2014)

85. 潘國山先生建議房屋署在文件內列出已補地價的“租者置其屋計劃”單位的數目，以供參考。

86. 房屋署副房屋事務經理(隆亨)2 鄭惠端女士備悉委員的意見。

沙田市中心交通違例檢控數字
(文件 TT 39/2014)

87. 交運會備悉上述四份資料文件。

負責人

下次會議日期

88. 下次會議定於二零一四年七月八日(星期二)下午二時三十分舉行。

89. 會議在下午六時五十五分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一四年六月